

DI NUOVO ATMOSFERA DI PESSIMISMO PER GLI STATALI

Oggi il Governo conoscerà la risposta ufficiale della CISL

Ai maestri questo mese saranno corrisposti gli stipendi migliorati
Norme per il Codice di procedura penale approvate dai Ministri

Roma, 19. La questione degli statali non ha fatto un passo avanti con il continuo giornalismo dell'ottimismo e di pessimismo. La CISL, nonostante le speranze che si erano riposte nelle frasi dette a conclusione della giornata di ieri da Pastore e da Segni, mantiene l'atteggiamento già assunto e il segretario confederale lo ha ribadito parlando con alcuni giornalisti nei corridoi di Montecitorio. La proposta di rinvio — ha detto — era stata già formulata da Gonnella alla CISL prima che alla CGIL ed era stata respinta. Il rinvio potrebbe anche essere una manovra politica per chi, proponendo determinati fini e del resto non meno brevi, ha tutto l'interesse a mantenere aperti questi problemi.

L'on. Pastore dirà domani mattina il proprio punto di vista in forma ufficiale al Presidente del Consiglio e al Ministro Gonnella che lo aspettano al Viminale insieme con gli altri delegati della CGIL. Certo, non è da escludere che il colloquio consenta di compiere qualche passo avanti verso la soluzione della questione del premio di interesse. Ma per ora non si può dire che ci sia una vera, sarà — come si pensa — nel senso di una soluzione e a carattere provvisorio, sia pur ristretta ad un anno, che consenta di non ridurre alle categorie interessate l'accogliimento di massima delle loro richieste.

Alla odierna riunione del Consiglio dei Ministri, gli statali non si sono fatti avanti. Assenti i Ministri Vannoni, Tullio malato, Romita, Angellini, Colombo e Tavian, perché impegnati in Parlamento o dall'alto della capitale, prima di iniziare l'esame e l'approvazione dei provvedimenti all'ordine del giorno, si è voluto sgombrare il terreno dell'incidente che si è verificato nei giorni scorsi da Seregat per certe pretese indiscrezioni giornalistiche. L'on. Segni ha rivolto un appello ai Ministri per una maggiore discrezione sulle discussioni interne del Consiglio. E così l'incidente è stato liquidato.

Il Consiglio ha approvato uno schema di decreto del Presidente della Repubblica confermando norme di attuazione e di coordinamento della legge 18 giugno 1955, recante modificazioni al Codice di procedura penale. Lo schema di decreto presidenziale, in relazione all'art. 1 della legge modificativa del Codice di procedura penale, detta, tra l'altro, norme per la costituzione di nuclei speciali di Polizia giudiziaria nelle varie sedi giudiziarie, alle rispettive dipendenze dei procuratori generali delle Corti d'appello, dei procuratori della Repubblica, dei pretori, e a migliorare le condizioni economiche del personale addetto agli uffici di minore importanza.

Tra gli altri minori provvedimenti che da Seregat, intanto, un disegno di legge per la ratifica e l'esecuzione dell'accordo con la Francia relativo alla protezione, su base di reciprocità, di marchi di fabbrica e di commercio, concluso a Roma l'8 gennaio 1955.

Dopo la riunione, l'on. Segni si è intrattenuto con il Ministro Andreotti sui problemi riguardanti l'attività del Disastro delle Finanze, specie per quanto si riferisce ai provvedimenti sulla finanza locale che saranno sottoposti all'esame del Consiglio in una delle prossime adunanze.

A proposito di finanze, vanno segnalate qui due importanti sentenze dei tribunali che sono state diffuse in giornata: quella al Consiglio si fosse parlato di un aggravamento dell'imposta di fabbricazione nel caso di aumento della tariffa dell'energia elettrica. Istruzioni per l'applicazione ai maestri elementari delle disposizioni sul congegno parziale del trattamento economico sono state diramate oggi dal Ministero delle P. I. circolando ai Provveditori agli studi. Le istruzioni sono accompagnate da tabelle, a suo tempo predisposte dalla Ragioneria centrale dello Stato per l'applicazione del decreto pre-

sidenziale del 17 agosto 1955, relativo alla determinazione dello stipendio mensile, all'ammontare dei diversi contributi, alle assicurazioni sociali, eccetera.

Nella sua circolare, il Ministro invita i Provveditori a disporre immediatamente le variazioni nelle competenze dei maestri sulla base stabilita dalle tabelle, in modo da poter effettuare i pagamenti nella nuova misura fin dal corrente mese di ottobre. Sono altresì invitati a dar corso alla maggiore sollecitudine alle operazioni di conguaglio per la corrispondenza degli arretrati dal 1.º luglio 1955, data a cui si riferiscono le disposizioni presidenziali sul congegno parziale.

La morte dell'acrobata I Togni replicano alle accuse dei Rainat

Roma, 19. Continuano ad avere penosi trascorsi sulla tragica vicenda della morte dell'acrobata francese Jacqueline Rainat del Circo Togni. Il marito della povera Jacqueline ha fatto a Pastore un'interpellanza sconcertante e a Roma se ne sono avuti echi polemici.

L'Ambasciata francese intan-

to avrebbe compiuto un passo ufficiale presso le autorità italiane per chiedere che siano chiarite tutte le responsabilità della tragica vicenda. L'avvocato Giovanni Oliva che rappresenta legalmente il Consolato francese a Roma, ha contestato ai giornalisti che effettivamente i fratelli Togni sono stati denunciati per omicidio colposo.

Il commissario di P.S. la sera del debutto di Jacqueline confermò la prescrizione della rete di protezione, obbligatoria per legge. Sembra tuttavia che gli agenti presenti allo spettacolo non fecero a tempo a intervenire quando ci si rese conto che Jacqueline stava facendo i suoi esercizi senza la prescrizione di rete di protezione. D'altra parte i fratelli Togni fanno presente che quella sera il trapezio fu colpito dalla stessa Jacqueline al punto e all'altezza da lei stessa prescritti per cui non esisterebbe da parte loro, alcuna responsabilità. Inoltre essi dicono che la legge non scelse per la rete di protezione un trapezista come Jacqueline ma un acrobata come Rainat. Jacqueline non appare a tale punto di vista. Ella esegue i suoi esercizi senza staccarsi dal trapezio e di conseguenza il dispositivo di sicurezza non era obbligatorio per lei. Tale tesi difensiva dei fratelli Togni in sostanza.

ESPULSIONI IN MASSA dalla città di Budapest

Vienna, 19. Il Consiglio dei Ministri ungheresi ha deciso che d'ora in avanti solo i cittadini in possesso di un permesso speciale del Ministero degli Interni potranno risiedere a Budapest. Il provvedimento ha efficacia retroattiva: si applica anche a coloro che già risiedono a Budapest e che dovranno lasciare la città costituendo la seconda ondata delle espulsioni in massa del ceto medio decise dal Governo comunista. Già nella estate del 1951 settantamila borghesi erano stati espulsi da Budapest.

RIFIUTA L'EREDITA' un reduce dalla Russia

Friedland, 19. Un ex prigioniero tedesco reduce dall'Unione Sovietica ha rifiutato oggi l'eredità di una casa e di una eredità da parte di un ricco industriale tessile. L'offerta è stata fatta dall'industriale e da sua moglie, i quali sono prigionieri recati a Friedland per cercare i prigionieri reduci quello che, a loro parere, avrebbe potuto entrare a far parte della loro famiglia e divenire eventualmente loro erede. I due hanno chiesto di mantenere l'anonimo.

Il prigioniero che essi avevano scelto era Ludwig Breitenbach, di 30 anni, il quale tuttavia ha detto di essere un meccanico e non un industriale. L'industriale ha allora offerto un lavoro di meccanico all'ex prigioniero e ha continuato a rifiutare la sua offerta. La sua famiglia ed eredità la sua fortuna.

UN GESTO SIMBOLICO DOPO VENTIDUE ANNI

Riunito a Berlino il Parlamento tedesco

Nessuna particolare solennità - Erhard ha esposto la sua politica per garantire la stabilità finanziaria

DAL NOSTRO CORRESPONDENTE

Bonn, 19.

Per la prima volta dopo 22 anni il Parlamento tedesco si è riunito oggi a Berlino. Nella seduta del 19.º settembre, il Bundestag, il Parlamento tedesco, si è riunito a Berlino, a Charlottenburg, erano presenti 460 deputati. Il Vicecancelliere, e quasi tutto il Governo: Adenauer, Brandt, Kieser, e l'ultimo ministro polmonite, era rimasto a Roermond. La seduta era già prevista per il secondo anniversario dei moti del 17 giugno e serve a proclamare quanto il Parlamento tedesco si sente legato alla vecchia capitale e quanto questa a quello: l'importanza di Bonn e l'ultima nota sovietica danno alla proclamazione il sapore dell'attualità.

Dopo un discorso del Presidente Gerstenmaier, che ha lanciato un nuovo appello alla riunificazione, la seduta si è svolta senza particolare solennità: segno che i deputati si sentono a casa. Tema della seduta era la situazione economica e sociale. Il Ministro Erhard ha letto la dichiarazione di politica economica che ha seguito un dibattito che si concluderà domani. Il tema della seduta, come si vede, non tiene conto del fatto che il dibattito si svolge a Berlino e non da addio a polemiche, ma il caso ha voluto che esso fosse una documentazione degli effetti

positivi della libertà e un nuovo atto di fede nella libertà.

Negli undici punti della dichiarazione, Erhard si mantiene ancora fedele alla concezione dell'economia di mercato, ma ha prodotto il «miracolo tedesco».

«Il Governo — ha detto il Ministro — è persuaso che l'alta congiuntura attuale non deve e non può risolversi in una depressione e in una crisi. Milioni di tedeschi hanno risparmiato in questi anni venti miliardi di marchi. Questa ricchezza, che il Governo non può essere tradito, noi uniremo alla nostra politica economica e la nostra politica finanziaria per garantire al nostro mercato e alla nostra valuta la necessaria stabilità».

Gli undici punti di Erhard contengono una direttiva generale. Il Governo si aspetta che gli aumenti di costi non provochino aumenti di prezzo e aumenti di salario, perché in tal modo la spirale degli aumenti si rimpicciolisce senza risultato. Nel fare appello alle categorie produttive e a quelle lavoratrici, il Governo tedesco assume l'impegno di distribuire il guadagno per cento le dogane per gli strumenti di produzione, gli utensili agricoli e i materiali di costruzione; si impegna ad una progressiva flessione delle dogane, a contenere i prezzi di origine statale, a limitare quanto possibile le tasse, ad inco-

raggiare l'importazione di ma-

nodopera straniera e il ritorno in Germania di tedeschi che hanno cercato lavoro all'estero.

Vice

Tragica morte in Belgio di un minatore friulano

Bruxelles, 19.

Il minatore italiano Emilio Modiano, di 31 anni, nato a Tolpiano (Udine), è deceduto ieri sera nell'ospedale di Juvet dove era stato ricoverato per la frattura del cranio.

Il Modiano era stato investito lunedì scorso da una mina che esplose nella località di Souvret. Egli era sposato con due figli. La famiglia è tuttora residente in Italia.

IL NOBEL PER LA PACE RICEVUTO DA ELISABETTA II

SCHWEITZER INSIGNITO DI UN'ONORIFICENZA INGLESE

Londra, 19.

Il dott. Albert Schweitzer, l'ottantasette missionario, musicista e filosofo francese è l'unico Nobel per la pace, che per 41 anni ha curato i lebbrosi dell'Africa equatoriale è stato insignito questa mattina, nel corso di una fastosa cerimonia, dell'insigne di membro onorario dell'Ordine del Merito, la più alta onorificenza britannica.

Soltanto 24 sudditi britannici possono vantare di appartenere allo stesso Ordine, mentre un solo vivente non britannico è insignito dell'insigne di membro onorario: il Presidente Eisenhower.

Il dott. Schweitzer dopo la cerimonia a Buckingham Palace durante la quale ha ricevuto l'onorificenza dalle mani della Regina si è intrattenuto con questa a parlare del famoso ospedale da lui creato a Lambarene, nel Congo equatoriale. Da quando è arrivato a Londra, viaggiando in terza

classe, Schweitzer è stato l'oggetto dell'attenzione di molti smid e giornalisti che hanno voluto intervistarlo.

È curioso il suo modo di fare durante le interviste. In sostanza non faceva che rispondere a domande che si poneva lui stesso. «Ho due patrie — ha detto — quella della mia giovinezza e quella che mi sono scelta dopo, all'Equatore. Poi si è domandato: «Dove mi trovo meglio, a Gumbach (mio luogo natale nel Vosgi) o a Lambarene?». E molto difficile dirlo. «Mi domanderete anche — ha continuato — quali sono i miei progetti per il futuro, ma io preferisco parlare del mio presente e del mio passato».

Si è quindi chiesto quando contava di tornare in Africa. «In dicembre — ha risposto con prontezza — dopo aver ordinato delle medicine e delle attrezzature per l'ospedale e dopo aver ultimato del mio scritto».

INCHIESTA SUGLI SVILUPPI DELL'AUTONOMIA REGIONALE

L'avvento lei «borghesi» nella Sicilia che si evolve

Sono le recenti istituzioni che hanno favorito il formarsi della nuova «classe», protagonista di una vera «rivoluzione»

DAL NOSTRO INVIATO

Palermo, 18.

In regime di autonomia regionale — e sono trascorsi ormai otto anni dall'istituzione dello «Statuto» — i caratteri della Sicilia si stanno trasformando radicalmente: esiste una buona rete stradale, l'approvvigionamento idrico è sensibilmente migliorato, il sistema latifondistico sta cedendo a una più equa distribuzione della proprietà agricola, non più secondo la spinta di un potere politico, ma in base a criteri di giustizia distributiva e di rispetto delle leggi economiche e tecniche della produzione. Ma il carattere più tipico della trasformazione della Sicilia è nella popolazione: la tradizionale divisione dell'isola in due grossi raggruppamenti — i nobili e i ricchi (molto spesso i due termini si identificano) da una parte, i poveri dall'altra — è stata superata dalla presenza sempre più attiva di un terzo e cospicuo gruppo: quello dei «borghesi».

È stato della propria attività che ha favorito il formarsi e l'affermarsi di questo nuovo gruppo, la cui importanza si è avvertita sensibilmente, ormai, nella vita politica, economica e sociale della Sicilia. È l'istituzione della Regione con i suoi uffici centrali, e i suoi assessorati, è l'istituzione della Regione con i vari organismi che, senza dipendere, sono sorti al suo fianco: enti privati e pubblici, con uffici nel capoluogo regionale e negli altri centri cittadini. Si tratta di una borghesia che ha nella burocrazia il suo centro e la sua espressione principale; ed è, pertanto, il risultato della professione della Ma essa ha avuto il merito di saper organizzarsi non in un gruppo ben definito professionalmente e socialmente, ma attorno alla propria attività, anche gli appartenenti alla borghesia tradizionale dell'isola (professionisti, funzionari dello Stato, grossi artigiani, ecc.), che di essa avevano preferito restare isolati: riuniti essenzialmente in «circoli» di città e di paese, ponendo la propria influenza a vantaggio dei nobili e dei ricchi, e soltanto pochi anni

prima della guerra mondiale, dal 1914-1918 era stata superata da qualche persona influente. Si aspira a Palermo come danti si aspirava a Roma. I borghesi sono gli stessi, le intenzioni sono rimaste identiche: è mutato l'obiettivo, e per il fatto che la città è più vicina, anche l'obiettivo sembra più vicino. La Sicilia è un paese a mezzogiorno, e la sua miseria è più dolorosa. Ma Roma rappresenta ancora, in quel caso, un ricorso d'appello. Si ripete, benché in proporzione minore, un fatto che è caratteristico dell'urbanesimo: colui che da un paese è riuscito a sistemarsi in città, è preferito. In un ufficio della Regione, chiamata a Palermo, si assiste fino a quando, anche se non abbiano trovato un'occupazione redditizia, o, almeno, la prima del loro trasferimento a un posto tranquillo.

Il fatto più interessante, in questa evoluzione della società siciliana, è rappresentato dalla tendenza dei nobili a trasferirsi nella nuova situazione, a far di essa il motivo e la base di un ulteriore sviluppo, che riguarda assai meno i figli, e non soltanto in rapporto alla trasformazione sociale della Sicilia. Sembra opportuno riferirsi a questa tendenza, che si è rafforzata tra gli anni scolastici 1946-47 e 1952-53. Può risultare un raffronto utile, anche perché consente di valutare quanto che l'istituzione della Regione ha realizzato in tale settore. Le scuole elementari sono aumentate del 39,1 per cento, passando da 2.045 a 2.850. Mentre le aule, che erano 18.821, sono ora 19.111 (l'aumento è stato del 3,5 per cento); quanto al numero degli alunni, è interessante notare che, mentre nel resto d'Italia si è registrato una flessione del 3 per cento, in Sicilia si è avuto un aumento del 6,1 per cento: divenendo gli alunni, da 419.550, den 445.530. Nell'anno scolastico decorso, l'aumento è stato del 6,1 per cento, mentre sono state costruite altre 196 aule. Nello stesso settore, il numero degli insegnanti è aumentato da 12.500 a 16.738 unità (l'aumento è stato, pertanto, del 34,3 per cento), e si hanno attualmente, in media, classi di 26 alunni per insegnante.

Questo programma di ampliamento della scuola elementare è stato attuato in base alla legge regionale del 2 luglio 1946, che prevedeva la «regolazione delle aule troppo folte». Un'altra legge regionale del 23 settembre 1947, aveva disposto l'organizzazione di scuole costituite esclusivamente da zone montane e agricole, distanti dai centri nei quali esistevano già scuole elementari comunali, allo scopo di favorire l'istruzione e l'addestramento di bambini e di contribuire alla lotta contro l'analfabetismo: a questo ultimo proposito, va detto che l'istituzione della Regione ha dato sostanziale impulso a programmi pubblici e privati per

PATETICO EPILOGO DI UNA STORIA ROMANZESCA

DUE FRATELLI SI CONOSCONO IN ETÀ Matura AD AOSTA

Erano nati in India dalla principessa Kali Kangit andata sposa ad un famoso ingegnere italiano

Aosta, 19.

Due fratelli che non si erano mai visti si sono abbracciati stasera alla stazione ferroviaria di Aosta. Protagonisti della commovente scena: Roberto Marini, di 50 anni, residente ad Aosta, e Pietro, di 41 anni, professore di chimica, fisico e matematica, nato e vissuto in India.

Romanzesco è la storia dei due Marini e di tutta la loro famiglia. Il loro padre, Giuseppe, nativo di Piskona, appena laureato in ingegneria, all'inizio del secolo aveva accettato di dirigere importanti lavori nel Transvandro, uno degli Stati indiani. Qui iniziò una fortunata carriera. Le sue opere compiute in tutta l'India sono ancora oggi di esempio: la ferrovia della provincia di frontiera del nord-ovest, il ponte sul Gange a Calcutta, la «South Indian Railway» e soprattutto l'ardito ponte di cemento armato di Chengamur, costruito sulle sabbie mobili.

Nel Transvandro, il Marini aveva sposato la principessa Kali Kangit, la quale si era convertita alla religione cattolica e ancora in prigione. A Pietro, che era figlio della famiglia e della sua casta. Dal suo matrimonio nacque il figlio, il primo dei quali, Roberto, nel 1913 venne portato in Italia presso i nonni perché il padre, che aveva conservato per sé ed i fratelli la nazionalità indiana, vo-

leva che fossero educati in patria. Oltre a Roberto, altri sette fratelli vennero in Italia, dove vivono ancor oggi. Gli altri tre rimasero in India. Pietro, nato nel 1914, studiò a Bangalore e quindi all'Università di Madras, dove si laureò e fu allievo prediletto del prof. Raman, premio Nobel per la fisica.

Nonostante, però, tutta l'attività svolta a favore dell'India, nel 1940, allo scoppio del conflitto, l'ing. Marini venne internato in un campo di concentramento e nel 1945, quando morì un anno dopo la moglie, era ancora in prigione. Dopo la guerra, alcuni anni or sono, anche gli altri due fratelli vennero in Italia per cui soltanto Pietro non era conosciuto dal Roberto.

Il prof. Pietro Marini, che risiede a Bombay, era tuttavia ansioso di conoscere la sua patria, ed un mese o due si era già recato a Genova, munito di passaporto italiano. Rimanendo ancora alcuni giorni. Quindi si recò in Lussemburgo, dove sarà ospite dell'Ambasciata indiana. Al suo ritorno in India, si reccherà a visitare tutti i suoi parenti, facendo nel tempo una prima conoscenza del suo paese di cui parla perfettamente la lingua.

ORRIBILE FINE DI UNA VECCHIA

Cade sui tizzoni ardenti e vi rimane immobilizzata

L'infelice è spirata dopo sette ore di atroce agonia

Milano, 19.

Un'impressionante disgrazia è avvenuta oggi a Maleo, un paese poco lontano da Codogno: una vecchia di 85 anni, intenta a preparare la colazione, è caduta nella brace di un camino ed è spirata dopo sette ore di atroce agonia.

Verso le 11, Giuseppe Secchi, mentre si trovava sulla scala della cucina, s'avvicinava al camino per togliere una pentola di brodo messa a scaldare sul fuoco, che aveva da poco ravvivato. Appena curvatosi, allungando la mano per afferrare il manico del recipiente, la donna perdeva l'equilibrio. Dopo aver inutilmente annaspato sulla parete del camino, la vecchia ca-

deva sul fuoco, rovesciandosi contemporaneamente addosso la pentola di brodo bollente. Impossibilitata a muoversi, la vecchia rimase per ore, che tempo in quella tragica situazione, mentre i tizzoni le bruciavano le vesti. Soltanto all'arrivo di alcuni parenti, la vecchia poté essere sollevata ed adagiata sul letto. Le sue condizioni erano però gravissime. Il brodo bollente e il fuoco le avevano provocato orribili ustioni al viso, alla testa, al torace ed alle braccia. Un medico, subito chiamato, diagnosticava che la vecchia era già entrata in coma. Dopo aver ostentato segni di vita, la donna spirò di atroce agonia, Giuseppe Secchi spirava.

maglia MOVIL (m.r)

Pur essendo vantaggiosa di prezzo la maglia Movil è soffice e calda come le maglie della migliore qualità. Inoltre, per le speciali caratteristiche della fibra Movil,

è particolarmente igienica, inattaccabile dalle tarme, irrestringibile, lavabile con qualsiasi detersivo

La maglia Movil nei nuovi modelli 1955 è in vendita nei grandi empori, nei magazzini a prezzo unico e nei migliori negozi in tutta Italia.

per donna
per uomo
per bambina

Acquistate anche una sola maglia Movil: vi renderete conto della sua qualità.

Ecco la cucina dei Vostri sogni

Incantevole eterna funzionale

con mobili metallici SAFIM ad elementi componibili nella due serie 61 e 66

SAFIM S.p.A. - MILANO - Via Sallustiana, 24 - Tel. 02/60.02.00

SAFIM S.p.A. - MILANO - Via Sallustiana, 24 - Tel. 02/60.02.00

SAFIM S.p.A. - MILANO - Via Sallustiana, 24 - Tel. 02/60.02.00

SAFIM S.p.A. - MILANO - Via Sallustiana, 24 - Tel. 02/60.02.00

SAFIM S.p.A. - MILANO - Via Sallustiana, 24 - Tel. 02/60.02.00

SAFIM S.p.A. - MILANO - Via Sallustiana, 24 - Tel. 02/60.02.00

SAFIM S.p.A. - MILANO - Via Sallustiana, 24 - Tel. 02/60.02.00

SAFIM S.p.A. - MILANO - Via Sallustiana, 24 - Tel. 02/60.02.00

SAFIM S.p.A. - MILANO - Via Sallustiana, 24 - Tel. 02/60.02.00

SAFIM S.p.A. - MILANO - Via Sallustiana, 24 - Tel. 02/60.02.00

Prof. E. OLIANI

con unico trattamento indolore e in modo definitivo

CURA LE VENE VARICOSE

Ore 15-16, via Gattani 5 - Tel. 95478

Prof. MARZIANI

Docente universitario

PELLE e VENEREE

Ore: 11.30-12.30 e 18-19.30

Via Rossetti 14 - Telefono 57-424

Dott. UGO CIOLI

SPECIALISTA

PELLE e VENEREE

Ore 11.30-12.30 e 18-20

VIALE XX SETTEMBRE 20/111

Telefono 96-384

Dott. Goldschmidt

PELLE e VENEREE

Via S. Francesco 3-1 (Politecnico)

Tel. 87865, ore 12.30-13.30, 17-18

Abil: Via Beccaria 10 - Tel. 36506

Dott. A. de Giacomi

Specialista venereo e pelle

Riceve via Cicerone 11, 12-13 - 18-20

Per appuntamenti telefono n. 29415

Dott. P. FILOGRANA

SPECIALISTA

PELLE e VENEREE

ORARIO: 11-13 - 17-20

Abil: Via Beccaria 10 - Tel. 36506

Prof. DOMENICO LONGO

Specialista

in Clinica Dermatologica

ORARIO: 11-13 - 17-20

Abil: Via Beccaria 10 - Tel. 36506

UN RITORNO LUNGAMENTE ATTESO DA TUTTI I TRIESTINI

LA «VULCANIA» APPRODA OGGI ALLE RIVE DA CUI SALPO' VERSO I SUOI VIAGGI TRIONFALI

QUESTA E' LA SUA STORIA



Ad ogni partenza, ad ogni approdo della «Vulcania» si rinnova il saluto festante dei triestini che accorrono sulle rive per ammirare uno spettacolo sempre entusiasmante

Simbolo di ripresa

I triestini saluteranno oggi con animo fortemente commosso il ritorno della «Vulcania» nelle acque del golfo, l'attracco alla stessa banchina da cui, tanti anni or sono, era partita per il suo primo viaggio, mentre una folla straripante lungo le rive, come nei più desiderati avvenimenti, tumultuava gioiosa benaugurando alla possente prua concepita e costruita in questi nostri cantieri nei giorni in cui sul cielo di Trieste splendeva più alto il sole della rinascita e la speranza in un avvenire di lavoro e di crescenti affermazioni fioriva nel cuore di tutti. A Trieste, prima che altrove, si era compreso che la Marina mercantile era giunta a una svolta e che come nei lontani tempi era stata abbandonata la vela per il carbone, ora bisognava abbandonare il carbone per la nafta. Fu, quindi, titolo di orgoglio dei nostri armatori e costruttori convincere il Governo di Roma della necessità di una riforma, la quale avrebbe permesso di mantenere la posizione, che, dopo la grande guerra, aveva saputo bravamente guadagnarsi, riuscendo a battere nelle competizioni internazionali la bandiera di Stati più ricchi e di più fortunate tradizioni marinare.

Nacquero così le due grandi motonavi «Vulcania» e «Saturnia», e parvero un prodigio dell'ingegneria navale tanto meravigliarono per la loro sagoma a un tempo possente e slanciata, per la modernità delle strutture esterne, per l'eleganza dei saloni, la ricchezza e il buon gusto delle decorazioni quasi tutte create da artisti triestini; la razionalità degli appartamenti, le comodità più raffinate per lunghi soggiorni sull'oceano, per la potenza degli apparati motori usciti dalla nostra Fabbrica Macchine. E quando esse giunsero nei porti delle due Americhe, benché fossero state precedute da navi di altre bandiere, di secolare fama nel campo armatoriale e di maggior tonnellaggio, una nina fu il riconoscimento della loro bellezza e prestanza. E poiché allora la navigazione aerea era ben lungi dai progressi di oggi, le due motonavi furono ben presto preferite dalla migliore società d'oltre Atlantico. Nei loro successi esse intrecciavano il nome dell'Italia con quello di Trieste; onde ogni loro approdo dopo le lunghe traversate alle nostre banchine, come ogni partenza, fu un avvenimento che contribuì a richiamare la folla sulle rive: una folla che ha il mare nel sangue e che ama le sue barche come creature o incarnazioni di un mito che nessuna avversità riuscirà mai a spegnere e disperdere.

Adesso «Vulcania» e «Saturnia» tornano. Trieste, che non rinunzierà mai al suo fermo proposito di ottenere navi degne della sua

tradizione e del suo spirito moderno, navi per i nuovi tempi, e le nuove necessità sociali di un mondo in sempre più accentuata fase evolutiva, Trieste le ha rivolte nelle sue acque, non solo per il soddisfacimento di un suo diritto, vanamente contestato, ma per quello che hanno rappresentato quando anche negli altri porti italiani si doveva riconoscere che la funzione dell'emporio triestino era positiva per l'economia nazionale, come positivo risultava l'apporto delle costruzioni navali. Vi fu, infatti, un momento dopo la grande guerra in cui risultò che circa la metà del tonnellaggio costruito per la ricostruzione della Marina mercantile nazionale era uscito dai cantieri giuliani (Trieste e Monfalcone); e poiché quei cantieri fortunatamente sono ancora in piedi, e l'Italia in fase di crescita economica e di stabilizzazione sociale, si può sperare che il ritmo della produzione nel campo dell'industria armatoriale tornerà ad essere quello che fu nei momenti più felici del passato, quando le nostre maestranze specializzate e i nostri tecnici potevano dirsi l'orgoglio della città e la maggior garanzia del suo avvenire.

Trieste, dunque, considera la restituzione delle due grandi motonavi alla sua bandiera come un punto di partenza e non di arrivo, come la prima tappa di un cammino le cui mete sono assai lontane da quel provvedimento di giustizia distributiva che la città ha

diritto di esigere perché possa riprendere il proprio ruolo, vivere nel clima di una sana operosità e non di inefficace quiete. Bisogna che l'Italia democratica, che ha affrontato e risolto tanti problemi di fondo, e, malgrado il frastruono e i dissensi della politica, l'urto dei partiti, l'inevitabile scatenamento delle ambizioni personali e la concorrenza degli opposti interessi, è tutta un sonante cantiere dalla Lombardia, al Piemonte e la Liguria a Napoli, alla Puglia e alla Sicilia, bisogna che questa nuova Italia, risorta dalle rovine della guerra perduta come l'araba fenice dalle ceneri, si renda conto che il complesso problema di Trieste non può essere ulteriormente procrastinato e che il non avviare a pronta soluzione nei suoi termini essenziali significa non avere ancora acquistato il senso di ciò che questo lembo di terra, salvato per miracolo, rappresenta per la tranquillità politica e sociale del paese nell'unico punto del suo confine di terra che domani potrebbe risultare vulnerabile.

Che la gloriosa prua della «Vulcania» rientrando nelle nostre acque, tracci il primo solco della ripresa triestina e segni la via al ritorno tra noi di un'Italia sempre più consapevole dei propri interessi sul confine orientale della Patria; questo è l'augurio che formuliamo con la certezza d'interpretare il sentimento, la speranza, la volontà e la ferma decisione della cittadinanza tutta.

«Notte di febbre al cantiere. Splendore innumerevoli luci in ordine allo scalo maestoso della «Vulcania» e nella luminosità diafana delle cortine lievi di nebbia che tutto avvolgono con delicatezza di serici veli, il quadrato acquista una tinta fantastica e assume i vaghi contorni di un'impressione dovuta ai tocchi evanescenti di un pittore moderno.

Così il «Piccolo» annunciava la vigilia del varo. Il giorno dopo, per esattezza domenica 19 dicembre 1926, «son le nove e tre minuti quando la Duquesa di Salaparuta scende a terra con una piccola scia d'argento il cavo degli ultimi freni. Un nastro tricolore vibra in aria, lanciato e infrangere il vetro e le spume del vino augurale contro la candida parete. Un attimo di trepidazione, di silenzio profondo, di profonda emozione. Poi, impercettibilmente, lo scalo accenna a muoversi. Passano ancora minuti di serena attesa, perché è evidente che la immensa mole già sciolta con estrema dolcezza verso il mare. Poi, d'improvviso, l'urlo gioioso della folla e il sibilo delle sirene, prima ancora quasi degli occhi, dicono a mille a mille anime protese nell'aspettativa, che l'antico e pur sempre nuovo prodigio si compie. La «Vulcania» scende rapida, nascosta, stupida, tra un nubo di fumo e di spume, un fragor di catene, fra l'entusiasmo delirante della folla che esulta ed acciolla, piangendo, arrampicata ovunque, persino sull'altissima gru. Sono le nove e undici; la nave è in mare. Questo varo così ammirevole è seguito da un altro, di buon auspicio per la «Vulcania». Sarebbe difficile dire infatti qual altra grande nave italiana, ad eccezione forse della gemella «Saturnia», sia stata accoppiata dalla buona sorte in egual misura a su tanti mari, dall'Atlantico al Mediterraneo all'Atlantico all'Oceano Indiano. Con la «Vulcania» giunge oggi a Trieste non soltanto un messaggio di fede, né solamente uno strumento completo ed efficiente per la rinascita di una tradizione, per una nuova primavera di vita, ma anche un simbolo di valore di coraggio di audacia nel quale la fortuna ha mantenuto la fedeltà della sua mano protettrice. E se è vero che non vi è sorte più felice per una nave che quella di essere affidata alle cure di equipaggi capaci e fedeli e alla guida di comandanti dalle doti non comuni, dallo spirito fermo e illuminato, allora, indubbiamente il viaggio della «Vulcania» ne dà piena conferma: da quell'Aristide Cosulich che la condusse nel viaggio inaugurale, a Nestore Martinioli che per una volta e due avrebbe ben potuto aspirare al titolo di «padre» della superba motonave, a Mario Nicolini, a tutti gli altri che si susseguirono al suo posto di comando fino all'attuale Domenico Fontana, cui spetta l'onore di riportarla al porto di Trieste, e di tutti, ufficiali di bordo, alle centinaia e centinaia di uomini che ne comporranno gli equipaggi, il sangue e il spirito di Trieste marinara ha dato a bordo della «Vulcania» una delle sue prove più belle di cui oggi è doveroso conservare memoria.

Il primo viaggio

«Mezzanotte e dieci. Vien dato il segnale della partenza. Dalla riva e dai ponti stipati di passeggeri, s'alzano ebbri e baldanzosi entusiasti. È un momento di emozione pieno di suggestiva bellezza: il colosso sfiorante di luci, come un grande palazzo di fate, si staglia dalla riva con la sua mole immensa. Una gran folla animata saluta con commosso orgoglio la motonave superba, destinata a portare sui mari lontani i porti d'America il nome d'Italia e di Trieste. In cinque minuti di rapida, brillante manovra, senza rimorchiatori, e malgrado del vento, il colosso è fuori del primo bacino e, sbarcato il nocchiere, dirige la prua verso il largo. Quindici giorni dopo la «Vulcania» passa, festosamente in rivista i grattacieli di Manhattan: era la prima delle tante traversate-crociera che per un decennio «bondante incontreranno il favore sempre crescente del pubblico di tutti i paesi e in particolar modo dei viaggiatori americani. Nel 1938 una inchiesta Gallup rivelava che le navi più popolarissime tra i cittadini del Nuovo Mondo erano «Vulcania» e «Saturnia».

Un primato

«Vulcania» e «Saturnia», costruite l'una a Monfalcone, l'altra a Trieste, erano veramente navi d'avanguardia. Una delle meglio attrezzate e più complete riviste britanniche di costruzioni navali vi si riferisce in una edizione dell'anno scorso: «Le due motonavi sono state costruite in un modo che è un primato del mondo. Ridotto in cifre, tale primato si traduce in 24 mila tonnellate di stazza lorda, 20 nodi di velocità in navigazione normale, oltre 1600 posti nelle quattro classi passeggeri originariamente istituite.

«Saturnia» e «Vulcania» erano state intese dalla società armatrice «Cosulich» come mezzi celeri per la linea del Plata; e la «Saturnia» in effetti, nei suoi primi viaggi, andò nel Sud America ma subito dopo un riordinamento interno della società assegnò le due navi all'Atlantico del Nord. La «Vulcania» inaugurò le sue traversate partendo da Trieste diretta a New York nella notte su 19 dicembre 1926. Scrive un «Piccolo» dell'epoca: «Né la bora né l'ora hanno trattenuto centinaia e centinaia di persone dall'accorrere al Porto Tiroso. Anche le rive accolgono una gran folla e sono ingombre di automobili e di carrozze.

«Quando è trascorsa di cinque minuti la mezzanotte, un flash dà il segno di levarsi i ponti. I motori che pulsano dalle prime ore della sera, sembrano accelerati i loro battiti e la folla è là, protesa, quasi in ansia.

La prima partenza

Nella primavera del 1940, la «Vulcania» fu per la prima volta la linea del Sud America, in ottemperanza ad una revisione delle grandi linee mercantili italiane che l'entrata in guerra ha interrotto poi sul nascere. Il 21 maggio di quel anno, la «Vulcania» ripartì per il ritorno da Buenos Aires, ma molte nubi già addensano sull'incerto fronte della vita nazionale. Nel mese dell'attacco al Messico, la «Vulcania» riceve un messaggio radio raccomandando lo scalo di Tangeri al posto di quello consueto di Lisbona, si vive il clima del mare e loro numerosi e invidiabili primati, ma sono ancora

Anni di guerra

Purtroppo non è possibile evitare la sosta a Gibilterra: la «Home Fleet» interdice con insistenza nello Stretto e il muto ma eloquente invito a sottoporsi alla rituale ispezione è facilmente compreso dal capitano Martinioli. L'8 giugno la «Vulcania» è all'ancora di fronte all'imponente e munitissima rocca. La commissione britannica tarda stranamente ad arrivare: comandanti, equipaggio e passeggeri vivono ore di impaziente e tormentante angoscia. Nel pomeriggio Martinioli si fa portare a terra, va a conferire con il comandante del porto. «Siamo in attesa di istruzioni», è la risposta. «Io invece ho già avuto le istruzioni, devo andare ad Algeri per imbarcare una colonia di italiani; e ho deciso di salpare a mezzanotte, con o senza la vostra autorizzazione». Il comandante torna a bordo, si insinua i preparativi per la partenza. Dall'alto della rocca i cannoni si stagliano sul cielo con la loro ombra sinistra. Mancano pochi minuti a mezzanotte, i macchinisti attendono ordini da un momento all'altro; velocissima, una vedetta s'avvicina, accosta al fianco del grande scafo: la «Vulcania» è autorizzata a partire. Gibilterra non vuol anticipare le cose provocando un incidente.

navi magnifiche, solide, economiche, dalle attrezzature perfette e dalla brillante vita a bordo: se occorresse, basterebbe invocare l'esperienza e le impressioni delle molte migliaia di viaggiatori che se ne sono serviti in questi ultimi anni per apprezzare quanto poco il glorioso passato pesi sulla realtà attuale.

La grande epopea della «Vulcania» era ancora lontana. Aveva preso il nome della divinità del fuoco e solo negli anni in cui il fuoco parve dimparare su tutti i mari dovette far fronte a ogni sua risorsa, dovette far rivivere tutto il calore dei suoi uomini, dovette aggiungere gloria all'ammirazione che il nome di Trieste per mezzo suo aveva acquistato.

Nel 1936 intanto, con il secondo riordinamento delle società d.p.n., la «Vulcania» era passata dalle «Flotte riunite» sotto la bandiera della «Vulcania» e, attraverso questi, con i comandi della quinta e ottava Armata; una grande bandiera italiana viene dipinta sul ponte piombo e un delicato attento lavoro sotterraneo viene intrapreso per evitare che le autorità germaniche imponessero qualsiasi spostamento della nave dagli ormeggi. I frutti di questo lavoro si colgono il 21 marzo 1945, quando una ventata di caccia-bombardieri met-

tono in atto il primo e unico bombardamento della città lagunare: depositi di munizioni saltano in aria, molte navi vengono colpite, il piroscafo «Estes» ormeggiato accanto alla motonave si inabissa, ma la «Vulcania» non riceve altro danno all'incirca di qualche vetrata rotta.

Così pure, il capitano Martinioli riesce ad evitare che la «Vulcania» segua la sorte di altre unità italiane venendo affondata per ostruire il canale dei Giardini o quello del Lido. Una carica esplosiva viene collocata a bordo dai tedeschi il 3 settembre 1944, ma quattro ore dopo il comandante riesce ad ottenerne la rimozione.

Di nuovo insieme

La «Vulcania» è stata la prima grande nave a riportare a Trieste il tricolore d'Italia. Era il mese di luglio: la città era da poco uscita dai giorni di ferore e di angoscia dell'occupazione straniera e la «Vulcania» pareva portare con quel tricolore un messaggio, un incanto, una parola di fede. Chi avrebbe pensato che altri dieci anni sarebbero passati prima che la bella unità potesse nuovamente solcare le acque adriatiche?

In meno di due mesi la «Vulcania» fu riattata per il trasporto delle truppe americane e il 5 settembre ripartì per riprendere, se pur non ancora nelle sue abituali funzioni, le traversate oceaniche. Trasportò migliaia di soldati e poi migliaia di «war brides», le spose di guerra. E ancora una volta, a distanza di vent'anni, sepp-

tono in atto il primo e unico bombardamento della città lagunare: depositi di munizioni saltano in aria, molte navi vengono colpite, il piroscafo «Estes» ormeggiato accanto alla motonave si inabissa, ma la «Vulcania» non riceve altro danno all'incirca di qualche vetrata rotta.

Così pure, il capitano Martinioli riesce ad evitare che la «Vulcania» segua la sorte di altre unità italiane venendo affondata per ostruire il canale dei Giardini o quello del Lido. Una carica esplosiva viene collocata a bordo dai tedeschi il 3 settembre 1944, ma quattro ore dopo il comandante riesce ad ottenerne la rimozione.

Di nuovo insieme

La «Vulcania» è stata la prima grande nave a riportare a Trieste il tricolore d'Italia. Era il mese di luglio: la città era da poco uscita dai giorni di ferore e di angoscia dell'occupazione straniera e la «Vulcania» pareva portare con quel tricolore un messaggio, un incanto, una parola di fede. Chi avrebbe pensato che altri dieci anni sarebbero passati prima che la bella unità potesse nuovamente solcare le acque adriatiche?

In meno di due mesi la «Vulcania» fu riattata per il trasporto delle truppe americane e il 5 settembre ripartì per riprendere, se pur non ancora nelle sue abituali funzioni, le traversate oceaniche. Trasportò migliaia di soldati e poi migliaia di «war brides», le spose di guerra. E ancora una volta, a distanza di vent'anni, sepp-

rinnovare l'ammirazione e il riconoscimento dei cittadini e delle autorità americane.

Nell'aprile 1947 la parentesi bellica finalmente si chiudeva anche per la «Vulcania». Si fermò a Genova: da prua a poppa, dalla carena al ponte di comando fu rifatta, radiata, rinnovata. Tornava ad essere il gioiello di prima, elegante e lussuosa, pulita signorile brillante. Dopo un viaggio nell'America del Sud, tornava alla sua rotta abituale, all'itinerario di maggior interesse turistico che anche oggi offrano i servizi di linea.

La «Vulcania» è di nuovo all'altezza delle esigenze del passeggero moderno, con la perfezione dei suoi servizi, la ricchezza degli arredamenti e delle decorazioni. I radicali lavori che sono stati compiuti in tutte le classi, hanno tenuto il debito conto delle necessità di un turismo d'alta classe non meno che del turismo di massa, così largamente sviluppatosi in questo dopoguerra.

Sulla ripristinata linea Trieste-New York, le due motonavi «Vulcania» e «Saturnia» cominceranno a partire dalla prossima settimana e a tutto il 1955, 21 viaggi di andata e ritorno: saranno delle vere crociere mediterranee - atlantiche, con scali a Venezia, Patrasso, Napoli, Palermo, Gibilterra, Lisbona, e Halifax.

Il ciclo si è compiuto. Madre e figlia si ritrovano oggi, al suono festoso delle sirene, pronte a essere un augurio di pace e di giorni sempre migliori, per ambedue assieme.

RIPRISTINO DELLA LINEA CELERE

da TRIESTE al NORD AMERICA

con i transatlantici SATURNIA VULCANIA

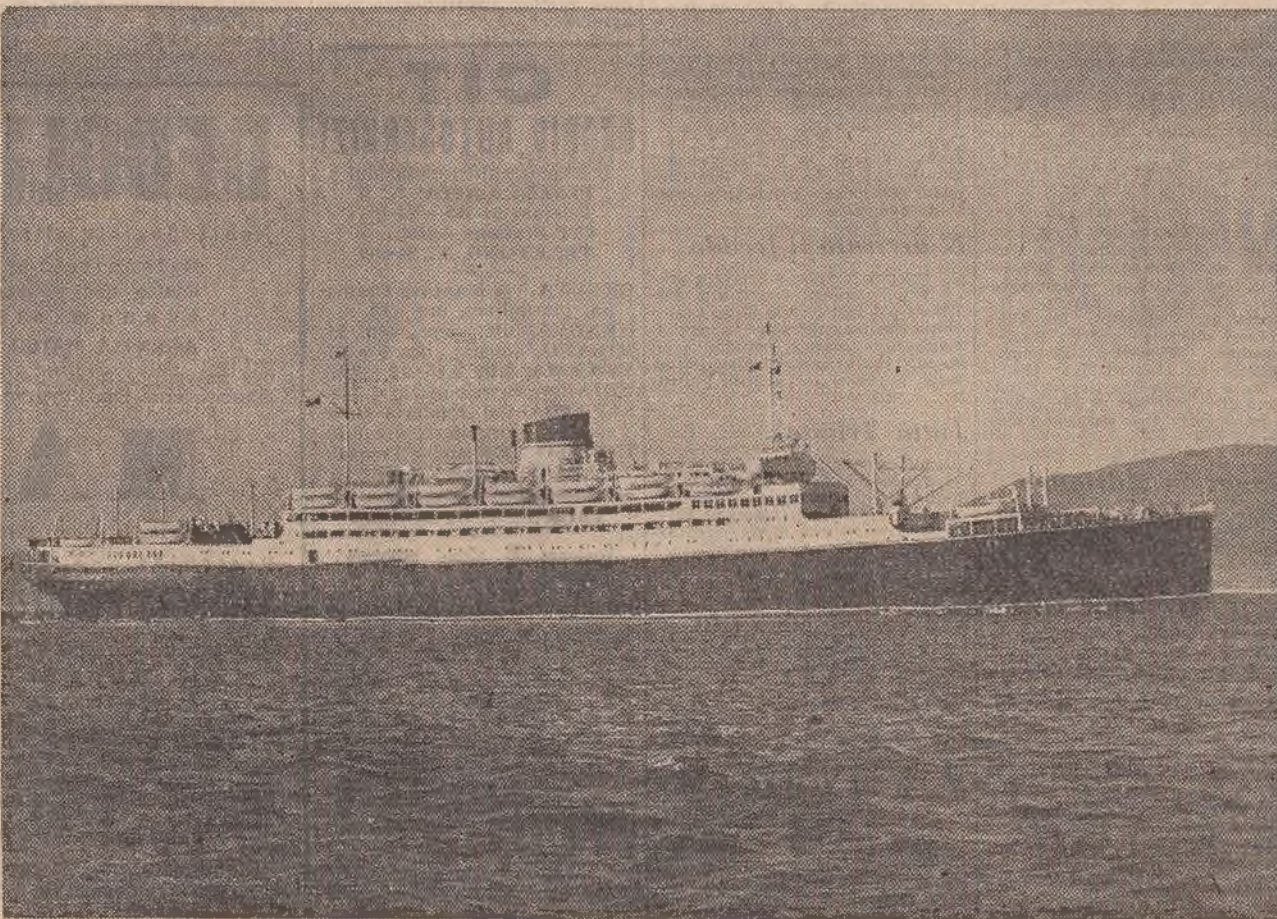
TRIESTE - VENEZIA - PATRASSO - NAPOLI - PALERMO - GIBILTERRA
LISBONA - HALIFAX - NEW YORK

PROSSIME PARTENZE	
VULCANIA - 26-10-55 (DA TRIESTE E VENEZIA)	
SATURNIA - 8-11-55	
VULCANIA - 5-12-55	
SATURNIA - 20-12-55	

un viaggio che è una crociera!

ITALIA
SOCIETÀ DI NAVIGAZIONE - GENOVA

TRIESTE - Sede Succursale e di Armamento: P.zza Unità, 1
TEL. 35341 - 35541 - 29641



Dopo la fine delle ostilità «Vulcania» e «Saturnia» vennero completamente rimodernate nelle loro strutture interne. Si riferisce belle e lussuose come le erano state negli anni in cui rappresentavano uno dei cardini su cui si fondava il prestigio dell'Italia sul mare. Sono state riclassificate l'anno scorso e hanno ricevuto il massimo punteggio, pari a quello delle grandi turbonavi del dopoguerra. Nella foto, una felice immagine della «Saturnia» che sarà a Trieste il 2 novembre

TRANSISTORS

**PARECCHI
NIATURE»**

presso l'Albergo Posta
presso l'Albergo Italia

L'ITALIA

za Repubblica 18
72 — 633-861

za Borsa 3

oria ed accessori per
ogni tipo e marca

POSTULATI PER LA RIPRESA ECONOMICA DI TRIESTE

L'AVVENIRE DELLA CITTÀ È LEGATO allo sviluppo dell'industria armatoriale

I programmi di ricostruzione sono uniti al movimento marittimo e alla potenzialità della flotta mercantile. Favorire con il Fondo di rotazione l'armamento giuliano

È naturale che le fortune economiche dei grandi porti internazionali siano strettamente legate allo sviluppo marittimo, alla disponibilità di tonnellaggio ed al numero delle partenze.

Così anche Trieste per avviarsi ad una decisa ripresa economica, deve fare ogni sforzo per potenziare la propria marina mercantile. È infatti provato che i periodi di massima prosperità del porto triestino coincidono con quelli in cui si raggiungono le punte massime di tonnellaggio del naviglio mercantile iscritto al Compartimento marittimo.

Forse mai come in questo momento il problema economico di Trieste è stato tanto attuale ed importante. Il complesso economico triestino può essere paragonato ad un vecchio impianto industriale danneggiato dalla guerra, che per rifiorire ha bisogno di venire ristrutturato e ridimensionato.

La sforzo ricostruttivo di Trieste è indubbiamente in pieno svolgimento ed è rivolto in modo particolare al movimento portuale ed alla potenzialità dell'armamento triestino, cioè quello più strettamente legato al nostro porto perché appartenente al Compartimento marittimo di Trieste, e quello che assicura i maggiori vantaggi alla città ed al suo principale settore di un effettivo consolidamento dei risultati economici che si ripromette di raggiungere.

Ora questo movimento portuale ed alla potenzialità dell'armamento triestino, cioè quello più strettamente legato al nostro porto perché appartenente al Compartimento marittimo di Trieste, e quello che assicura i maggiori vantaggi alla città ed al suo principale settore di un effettivo consolidamento dei risultati economici che si ripromette di raggiungere.

La potenzialità navale delle varie Associazioni di Armatori Italiani, può dare una chiara dimostrazione del movimento portuale ed alla potenzialità dell'armamento triestino, cioè quello più strettamente legato al nostro porto perché appartenente al Compartimento marittimo di Trieste, e quello che assicura i maggiori vantaggi alla città ed al suo principale settore di un effettivo consolidamento dei risultati economici che si ripromette di raggiungere.

Ma il problema dell'incremento della flotta mercantile triestina è di grande attualità in questo momento anche in relazione agli impieghi più produttivi da dare ai capitali messi a disposizione dalla Legge testé approvata, riguardante il Fondo di rotazione.

Perché il convegno di provvidenze governative per Trieste che va sotto il nome di «Fondo di rotazione» possa avere i massimi benefici alla città, alla popolazione, e per essa ai suoi strumenti produttivi, è necessario che il detto fondo venga amministrato con la massima competenza da competenti organi di controllo, e che vengano agiti dei criteri nella valutazione della graduatoria dei bisogni da fronteggiare e dei vantaggi da conseguire.

Il criterio di dare la precedenza ad investimenti che assicurino un immediato impiego di un certo quantitativo di mano d'opera per un periodo più o meno lungo, sembra un criterio di valutazione un po' semplicistico dal quale secondo noi bisognerebbe guardarsi.

Infatti, tanto per fare un esempio, non basta assicurare una qualsiasi commessa ai Cantieri per dare un lavoro temporaneo alle maestranze di quella industria e poi lasciare alla definitiva partenza della nave appartenente ad una compagnia estranea al nostro emporio ed assegnare ad altro porto nazionale, ma sarà sempre preferibile nella concessione degli studi a carico del Fondo di rotazione, dare la precedenza alle imprese armatoriali locali, perché in tal modo non si raggiungeranno soltanto lo scopo di dare lavoro ai Cantieri ma si raggiungeranno anche altri importantissimi risultati come quello di potenziare uno dei più vitali strumenti dell'efficienza portuale, e cioè il naviglio a disposizione, e quello di assicurare altro impiego di mano d'opera, anche dopo finito il periodo della costruzione, sia offrendo nuove possibilità di imbarco a

marittimi triestini, e sia determinando altre possibilità di lavoro inerenti a riparazioni, approvvigionamenti ecc. che le navi in genere riservano di preferenza al proprio porto di armamento.

Le provvidenze governative a favore dell'industria cantieristica, unite alla favorevole congiuntura del noli e del cantiere, hanno determinato una intensa attività nel campo delle costruzioni navali, per cui i nostri Cantieri attualmente hanno lavoro assicurato per molto tempo, ma non senza qualche affetto che i Cantieri stessi non possono intransigentemente ancora di più la propria attività accettando nuove commesse di armatori locali.

Lo stesso è l'iniziativa al nostro mondo armatoriale certo non mancano. Infatti attualmente sono in costruzione per conto di armatori triestini 9 navi per circa 45.000 tonnellate, e di altre varie corazzate iniziative sono già deliberate ed attendono solo di ottenere i necessari aiuti. Tra questi ci sono da segnalare: un cacciatorpediniere da 10.000 tonnellate, di portata lorda per carico secco, una motonave di circa 20.000 tonnellate, una nave da carico di 4.000 tonnellate di porta-

ta, mentre varie altre iniziative del genere sono in corso di gestazione ed i relativi studi si trovano in stadio più o meno avanzato.

Se questo fervore di ripresa dell'armamento giuliano troverà favorevole accoglienza e comprensione, è sperabile che quanto prima Trieste potrà disporre di un adeguato numero di moderne e veloci navi da carico in modo da arricchire i servizi marittimi facendoli capo al proprio porto, servizi che costituiscono la prima ed essenziale condizione per il raggiungimento della completa prosperità economica.

Sarebbe comunque necessario stabilire il principio che anche se talora si volesse favorire qualche iniziativa armatoriale di altra provincia, e si volesse sovvenzionare delle nuove commesse per conto loro, bisognerebbe sempre porre la condizione che queste nuove navi create con lo aiuto dei fondi destinati alla rinascita economica triestina venissero in ogni modo iscritte obbligatoriamente al Compartimento di Trieste, dove dovrebbero essere le sedi di armamento delle navi.

L. Ragusa Righi

Ugo Carà alla Galleria «Trieste»



Alla Galleria d'arte Trieste è stata allestita in questi giorni una mostra di disegni di Ugo Carà. Tra le opere esposte figura questa che ripropone, intitolata «Interno dello studio»

AVVISI ECONOMICI (MINIMO 10 PAROLE)

A Off. pers. servizio L. 10

DOMESTICA media età onesta, capace cucinare, referenze offresi. Cass. 13997 A UPI.

DONNA indipendente per assistenza bambini, capace stirare e cucito offresi, disposta anche trasferirsi. Via Zavenoni 9, Gentili. 8571 A

DONNA brava offresi per cucito e lavori casa. Referenze. Offerta Cassetta 13992 A UPI.

35 ENNE brava stabile; prestiservizi, raccomandate offresi. Battisti 9, Radetti, telefonare 95314. 85951 A

B Rich. pers. servizio L. 25

ALL'UFFICIO Collocamento San Marco, Padova, assumono domestica, cameriera, cucciniera, coniugi nonché ragazze primo servizio. Ottima sistemazione. Alti stipendi. Forze retribuite. Tredicesima mensilità. Scrivere: San Marco, Via Zabarella 13, Padova. 5570 B

DOMESTICA stabile, referenze cerca Martelli, via Milano 35, presentarsi 15-18. 85953 B

DOMESTICA stabile, offresi principiante ottime condizioni cerca subito. Telef. 24533. 85951 B

STABILE tuttora cerca, trattamento familiare, presentarsi pomeriggio 15-19, via Pascoli 36, Rosani. 85952 B

STABILE pratica tuttora cerca buona onesta cerca. Telefono 28037. 85950 B

C Richieste d'impiego L. 10

A.A.A. PITTORE stanze cucine moderne 5000, laccatura mobili offresi. Largo Barriera Vecchia, atrio giardini. 85958 C

A.A.A. PITTORE stanze, appartamenti, coloriture olio smalto. Tel. 90878. 85951 C

A. PITTORE stanze cucine moderne lire 5000, coloriture offresi. Via Cripoli 11, portici. 85952 C

CAPOCONTABILE bilancista pratico, espertissimo, aggiornato argomenti fiscali, buona conoscenza lingue offresi mezza giornata, singola ore. Mili. prestare. Cass. 13984 C UPI.

CORRISPONDENTE perfetto tedesco, italiano, inglese, francese, pratico amministrazione, banca, paghe, contributi offresi perseguita presso seria azienda anche mezza giornata. Cassetta 24228 C UPI.

CUCCINIERA capocucina offresi ristorante Trieste o fuori, ottime referenze. Cassetta 13993 C UPI.

DIPLOMATO pratico amministrativo, contabile, segretario, ufficio personale offresi. Accetta incarico anche fuori Trieste. Cass. 13980 C UPI.

FARMACIETTERIA abile cerca posto remunerativo anche di gestione negozio. Riferimenti su prima seconda categoria. Offerta Cass. 13976 C UPI.

PELLICCIOLA confezione su misura. Rimondatori guanti, calzature, Ginnastica 21, telefono 95972. 85902 C

PELLICCIOLA specializzato, qualitate lavorazione accurata, stesima, modelli moderni, specialità piume offresi. Telefonare 45552. 50164 C

PIANICOORDATURE riparatrici artisticamente perfette, garanzia (lunghezza). Basse, Prenotazioni, telefonare 41346. 85954 C

PITTORE-muratore, cambiassi acqui, maioliche, marmette, qualunque pittura, calce, olio, ruscio. Telefonare 90855. RAGIONIERE 35 anni bella presenza invalido guerra già mansioni direttive esperto manutenzione contabile, doganale vaste importanti conoscenze presentemente funzionario ante locale gradirebbe migliorare e collaborare alcune ore al giorno. Offerta Cassetta 13988 C UPI.

SIGNORINA 20enne, bella presenza, abilitazione magistrale, dattilografia, massime referenze ed assoluta moralità cerca impiego. Pregasi telefonare 90056. 85956 C

14 ENNE alta assai III industriale offresi come commessa o venditrice pasticceria. Cassetta 13984 C UPI.

CC Artigiano L. 20

CASA del Parrucchiere, Mazzini 14, telefono 85921. Specialità «Shampoo Mary». Rapposizione «Kinab». Visitateci!!!

ISTITUTO di Bellezza «Bagno Romano». Con cure speciali volto e figura saranno di vostra soddisfazione. Consultatevi gratuitamente. Orario inferroto, massima discrezione. Telefono 90119. 85955 CC

PERMANENTI americani L. 1200 completa, a caldo 1000 completa. Servizio primo ordine. Salone. Trieste, S. Caterina 8, tel. 37947.

PERMANENTI complete tinte francesi 1000; Oreol Pastel Gioielli Super Fuka bellissime. Salone. Trieste, S. Caterina 8, tel. 37947.

RIVOLTANSI cappotti vestiti, tailleur, uomo donna, prezzi bassi, lavoro esatto. Riparazioni. Pierpolo Vargario 18, porta 2. 85956 CC

D Offerte d'impiego L. 25

APPRENDISTA meccanico 15 anni cerca. Offerta specificando scuole assolate Cassetta 13992 D UPI.

APPRENDISTA 16enne capace cerco. Panificio, via Colonna 49. 85987 D

APPRENDISTA volontario cerca. Falegnameria, via S. Maria 14. 85952 D

ASPIRANTI giornalisti anche piccoli comuni affidano corrispondenza retribuita. «Frusta», Cassini 83, Torino.

GUADAGNERETE bene giornalmente proprio domicilio. Scrivere Celli, Redi 23, Firenze. 6415 D

GUADAGNERETE lavorando vostro domicilio. Scrivere Firenze, via Benzi 26/R, Firenze.

IMPIEGATO età 25-35 anni, pratico calcolatrice e compilazione fatture cerca. Presentarsi ore 11-13. Indirizzo UPI 60574 D.

«La Frusta» in vendita ovunque, cerca collaboratori. Indirizzare Cassini 83, Torino. 6402 D

MAGAZZINIERE media età assumi. Indicare posti occupati, scuole, referenze. Cassetta postale 146, Gorizia. 3542 D

REDIUTO immediato lavorando casa, richiedendo Guida Tecnica, via Tagliamento, Bologna. 8371 D

SAPPA a giornata, a domicilio cerca. Ind. UPI 3096 D

14 ENNE volontario apprendista negozio alimentari cerca. Indirizzare UPI 68579 D.

(Continua in 7.a pagina)

il cuore dell'impianto di riscaldamento centrale

ELETTROPOMPE DI CIRCOLAZIONE ROVI

senza promiscuità e perciò senza manutenzione, funzionamento silenzioso, minimo consumo di energia elettrica.

AN. LOMBARDI COSTRUZIONI POMPE - MILANO - VIALE TUNISIA, 40

Agente per la Venezia Giulia:
Dott. Ing. A. CAOCIOTTOLI - TRIESTE
Via Coronio 1 - Tel. 38708

SORDITÀ?

UNA SENSAZIONALE TROVATA

IL CERCHIETTO FERMACEPELLI

in tutto e per tutto uguale a quelli che portano oggi le più eleganti dighe, occlusione al 100% il vostro apparecchio acustico. Non più fili, non più rovinosi nell'orecchio: tutto sarà occultato nei vostri capelli. E' quanto avevate finora desiderato!

Provateci, senza impegno d'acquisto, presso il consulente dell'ACOUSTICON che sarà reperibile a:

TRIESTE: venerdì 21 ottobre, Ditta A. Castro, via San Nicolò 18.

TRIESTE: sabato 22 ottobre, Ditta A. Castro, via San Nicolò 18 (mattinata).

Acousticon

MILANO - Via Passione 1 - Tel. 793-539, 792-295
PADOVA - Via Roma N. 1 - telefono 73-656

ANSIE, VIOLENZE E LACRIME PER 70 PERMESSI

I nostri pescatori non chiedono lavoro ma solo la libertà di operare in pace

Una situazione assurda che va affrontata al di fuori dell'accordo generale per la pesca nell'Adriatico



(Giornalisti)

Sabato 8 corrente, al molo Pescheria, sotto poppa alla goletta inglese «Evarona», aveva gettato gli ommeri il moto-pescatorecchio di un battello di circa 10 tonnellate, un battello di circa 10 tonnellate, un battello di circa 10 tonnellate. Carabinieri con le armi spianate si intorno non erano, né gli uomini dell'equipaggio mostravano timore di sorta, al contrario, fra terra e barca prevaleva l'aria di un fatto loro in tutta tranquillità. E' giusto, e per noi non potrebbe essere diversamente, che i pescatori jugoslavi pongano piede sul nostro molo come su terra amica e gustino la birra nel caffè al porto in santa pace. Magari fumino a gonfio con qualcuno che di là di quelle acque all'orizzonte, presso a navigare in acque che sono solo di Dominione di Trieste, si spaventa a sentirsi dalla città solo quando sul mare i nostri vengono a trovarsi in gravi distrette, ma che è invece centrale e urticante, e che ha soluzione gli equipaggi di Trieste e Grado attendono da anni con ansia, teso nella speranza che qualcuno, in alto, prenda un bel giorno di petto la faccenda e faccia in modo di portarla a buon fine. Come si presenta dunque questo problema della pesca in base al detto l'istituto del Medio Credito garantisce il finanziamento di esportazioni italiane a lungo termine per circa 45 milioni.

Non è detto tuttavia che non si possa ottenere qualcosa. L'on. Storoni in un colloquio avuto a Zagabria al primo di settembre con l'Ambasciatore Pavlo, capo della delegazione incaricata di trattare tutti i problemi tecnici e finanziari con l'Italia ha avuto modo di rendersi conto dell'interesse jugoslavo per la conclusione di un accordo di collaborazione economica in base al quale l'istituto del Medio Credito garantisce il finanziamento di esportazioni italiane a lungo termine per circa 45 milioni.

Ci sono, come in tutte le questioni, gli aspetti tecnici; ma uomini di fama europea quali il prof. Risi e il prof. Cassani hanno pure elaborato, in collaborazione con studiosi jugoslavi, un esemplare promemoria destinato ai plenipotenziari delle due parti. E crediamo che saranno senza difficoltà per il bel lavoro condotto insieme. Gli è, purtroppo, che non ci sono le premesse per un buon accordo, perché la situazione, in un modo semplice, si presenta per noi fortemente compromessa, da una firma.

Il 31 marzo di quest'anno è stato firmato a Roma un accordo commerciale con la Jugoslavia in cui la validità è stata fissata a decorrere dal 1.º aprile e fino al 31 marzo 1956. A detto accordo risultano allegati due liste. A e B. L'elenco A, relativo alle merci da importare dalla Jugoslavia, troviamo segnata la seguente voce: «Pesce fresco e salato, sberamato, imballabile e dogana (si noti questo a dogana, non a licenza)». Per detta merce la facoltà concessa alla Dogana di Trieste per tonnellate di S. Benedetto del Tronto, Ancona, Rimini e Bari per quote eguali, e cioè tonnellate 250 ciascuna, mentre per la Dogana di Venezia e di Porto Nogaro il quantitativo si intende fissato in tonnellate 100 ciascuna. Inoltre la Direzione del Commercio estero rilascia licenze a valore ed in comiti di frontiera, per l'importazione di lire 10.000.000 circa mensili. Insomma, l'Italia viene ad importare 2000 tonnellate di

dolani. Ma c'è di più. Sempre per via del menzionato trattato di commercio, l'Italia si trova al primo posto fra gli importatori della Jugoslavia. E' mai possibile che gli jugoslavi dimentichino la nostra posizione di pazienti creditori e di ottimi clienti e siano così insulsi da non venire, nemmeno per contropartita, a un decente accordo per la pesca? O che forse per noi non vale l'aura regia del sole al dorso, e siamo così grullo da non poterci di nuovo di fronte al nostro paese, anziché per contropartita, a un decente accordo per la pesca? O che forse per noi non vale l'aura regia del sole al dorso, e siamo così grullo da non poterci di nuovo di fronte al nostro paese, anziché per contropartita, a un decente accordo per la pesca? O che forse per noi non vale l'aura regia del sole al dorso, e siamo così grullo da non poterci di nuovo di fronte al nostro paese, anziché per contropartita, a un decente accordo per la pesca?

Ma a Roma forse non è di un altro avviso. Infatti la voce che corre, per cui l'Italia dovrebbe ordinare ai cantieri jugoslavi la costruzione di un certo numero di pescherecci contro l'impegno di non molestare i pescatori italiani, ha tutta l'aria di un progetto messo in piedi da qualche ufficio di vertice, che non ha niente di serio, che non ha niente di serio, che non ha niente di serio.

La stampa e la radio hanno annunciato al primo di ottobre che il governo italiano ha deciso di costruire un certo numero di pescherecci contro l'impegno di non molestare i pescatori italiani, ha tutta l'aria di un progetto messo in piedi da qualche ufficio di vertice, che non ha niente di serio, che non ha niente di serio, che non ha niente di serio.

L'ultima parola dei pescatori di Trieste e Grado è incoraggiante. Essi propongono che il loro problema venga affrontato come problema sociale, quasi un appello alla marina a quelli che sono gli accordi di Udine. Vogliono il permesso di transito e di pesca con reti luminose (sasciavere) e reti da posta (passavere) fino a tre miglia dalla costa jugoslava, da Trieste al Quattro. Vogliono, in caso di contestazione del punto nave, un controllo da ambidue le parti, a sono nel contempo pronti ad accettare tutta quella parte normativa dell'accordo che preveda sanzioni a carico del trasgressore. Se si tratta di ciò sono pronti a pagare. Informazioni attendibili danno una tassa di 4000 lire a H.P. per un periodo di otto mesi l'anno, i padroni si impegnano a versare metà della somma contro identico versamento governativo per ventina permessi, tanti quanti sono i pescherecci interessati.

Di fronte a tanto buon senso e a tanta pazienza restiamo perplessi, ma riflettendo col pensiero a quelle madri in continuo pianto a quelle mogli dagli occhi arrossati dalle veglie che abbiamo visto alla Peschiera del Timavo, crediamo di capire questi uomini non odiscono lavoro, ma solo la libertà di lavorare in pace.

Vincenzo Clocchiatti

La Soprintendenza ai Monumenti sulla crociera del Tergesto

In merito al progetto di rinnovamento della crociera del Tergesto abbiamo accennato al pensiero del Soprintendente al Monumenti, riferendo del suo intervento per la conservazione totale dei due vestiboli di accesso alla crociera. Poteva da ciò scaturire un controllo del Soprintendente riguardo la sistemazione degli interni ed in proposito l'arch. Civiletti dichiarava che la sua iniziativa è tutela del vestibolo ora pregiudiziale, in quanto si riservava di esprimere anche per la vera e propria crociera appena in possesso del relativo progetto, dal quale aveva avuto notizia solo in via informativa.

OGGI al Grattacielo

LINDA DARNELL
VITTORIO DE SICA
SOPHIE DESMARETS
PEPPINO DE LIPPLO
NADIA GRAY
ELSA MERLINI
PIERRE CRESSY
ROSSANO BRAZZI
GIUSEPPE AMATO

GLI ULTIMI 5 MINUTI

IL GRANDE MOBILIFICIO VENETO

Via Ospitale N.º 39 TREVISO Via Ospitale Tel. 3078

INCREDIBILE MA VERO!!!

Abbiamo ridotto i nostri prezzi per favorire tutta la nostra vasta clientela e invitare il pubblico a visitarci senza alcun impegno di acquisto per constatare la convenienza per tutti gli acquirenti.

Segnaliamo alcuni prezzi informativi:

SALE DA PRANZO	da L. 89.000
CAMERE DA LETTO	" " 72.000
CUCINE	" " 48.000
SALOTTI	" " 29.500
ENTRATINE	" " 8.500

e cento altri articoli a prezzi ribassati.

IL GRANDE MOBILIFICIO VENETO

Via Ospitale N.º 39 TREVISO Via Ospitale Tel. 3078

nell'invitare il pubblico a una visita senza alcun impegno d'acquisto, prega tener presente che non si tratta di una liquidazione di giacenze di magazzino, ma bensì di una vendita reclamistica, allo scopo di far conoscere a tutti la grandiosità dei suoi assortimenti e la convenienza indiscussa per chi desidera acquistare.

Ricordate!

Il grande MOBILIFICIO VENETO di Treviso è sinonimo di ELEGANZA, QUALITÀ, PREZZO

STRABILIANTI

DALL'INTERNO E DALL'ESTERO

DOPO IL VOTO DI FIDUCIA DELL'ASSEMBLEA

FAURE AVVIA IL PIANO DI RIFORME PER L'ALGERIA

Ben Slimane nuovo Premier del Marocco
Pubblicato il bilancio delle vittime dei disordini

DAL NOSTRO CORRISPONDENTE

Parigi, 19. Superata la prova di ieri sera, rallegrando tutti i Governi alleati, Edgar Faure si è rimesso a stendere al lavoro, tenendo prima un Consiglio dei Ministri e poi un Consiglio di Gabinetto. La sua prima cura, ora che si è rimesso in sella, è di applicare immediatamente il piano di riforme per l'Algeria. Il Ministro degli Interni, Bourgeois-Maunoury sarà insieme con il generale Billotte domani a Costantina per assistere a una conferenza che riunirà le autorità civili e militari. Il Governo vuole subito mettere in atto un primo gruppo di riforme, riguardanti l'agricoltura. In quanto al Marocco, il gen. Billotte è già a Rabat per assicurare la sua ispezione militare. Egli avrà anche uno scambio di vedute con il gen. Latour, che ha annunciato la sua venuta a Parigi per la settimana ventura.

D'altra parte la situazione politica si va consolidando sulle nuove basi. Il Consiglio del trono ha affidato Ben Slimane ad assumere la presidenza dell'Istituto del Governo marocchino, verso il quale l'istigazione che non si voglia mostrare più contraria. Per quel che riguarda la minacciata tensione tra la Francia e la Spagna, essa è stata composta, come ha dichiarato il Ministro Pinau, prima ancora che prendesse aspetti preoccupanti. Un colonnello francese, De Furst, è stato incaricato di una missione di informazione che egli assolverà in Spagna presso il comando del gen. Valino.

Ma Edgar Faure non ha avuto soltanto la cura di mettere a punto le questioni marocchine e algerine, egli ha pensato anche di ricostituire il Ministero, riempiendo i posti lasciati vacanti dai gollisti. L'unica sostituzione che era stata fatta riguardava la difesa nazionale, con la nomina del gen. Billotte. Al posto di Pichet, che era Ministro degli Esteri, combattenti, andrà il radicale Vincent Badie. L'indipendente Jean Chamant sarà nominato Segretario di Stato agli Affari Esteri e più precisamente agli Affari marocchini e tunisini. Il titolare del Ministero che si occupa di questi affari, Pierre July, diverrà Ministro aggiunto alla Presidenza del Consiglio. Altre nomine sono in corso.

I giornali pubblicano intanto il bilancio ufficiale delle perdite in Algeria. Le forze dell'ordine hanno avuto: 317 morti, 578 feriti e 28 dispersi. Le forze ribelli hanno avuto: 2.176 morti, 227 feriti e 3090 prigionieri. I civili: europei: 106 morti (di cui 70 uomini, 18 donne e 20 fanciulli); 83 feriti, francesi musulmani: 347 morti, 231 feriti e 158 dispersi.

B. C.

Disseminazione dei bilanci Cinquantasei discorsi ieri nelle due Camere

Roma, 19. Fra Camera e Senato oggi cinquantasei discorsi in complessive diciotto ore di seduta. A Montecitorio si è tenuta la prima di bilancio dell'Agricoltura. Tutti gli oratori hanno rilevato lo squilibrio esistente fra costi di produzione e i prezzi di vendita. In questo settore si verifica un fenomeno cui bisogna rimediare: i prezzi all'ingrosso tendono a diminuire mentre quelli al minuto sono in aumento. Altro tema su cui i deputati hanno richiamato l'attenzione del Governo è quello delle esigenze delle zone montane e collinose. Perché questo patrimonio potenziale non vada disperso occorre procedere ad un'organica sistemazione idraulico-forestale. Per l'agricoltura di montagna si invocano invece misure sempre più efficaci per favorire la meccanizzazione. Infine da alcune parti si invita il Governo ad alleggerire gli oneri che gravano sull'economia agricola.

Sul bilancio del Commercio con l'estero — sempre alla Camera — due sono stati i temi principali: liberalizzazione degli scambi e apertura di nuovi mercati. Sul primo chi vorrebbe una minore larghezza da parte del Governo e chi sostiene che la posizione di avanguardia assunta dall'Italia comincia a dare buoni risultati. Sull'apertura di nuovi mercati tutti ne riconoscono l'urgenza ma l'estrema sinistra indica la direzione dell'Europa orientale e dell'Estremo Oriente o a uno sviluppo dei mercati europei dove già l'Italia è presente.

Al Senato — sul bilancio dei Lavori pubblici — il punto su cui gli oratori hanno più insistito, sia pure con diverso tono e diversa valutazione politica,

NAVI IN PORTO

Il giorno 19 ottobre 1955
B. 5 «Antonio» (it.); B. 7 «C. Dina» (cost.); B. 9 «Christina» (gr.); B. 14 «P. Blassan» (gr.); B. 15 «Marta» (gr.); B. 17 «Sant'Antonio» (it.); B. 23 «Sant'Antonio» (it.); B. 24 «Capano» (it.); B. 27 «Lamberto» (gr.); B. 29 «Concordia» (it.); B. 34 «Parodi» (it.); B. 37 «Libertà» (cost.); B. 47 «Libertà» (cost.); B. 48 «Lloyd» (cost.); B. 49 «Veneta» (it.); B. 50 «Bocconi» (it.); B. 51 «Bocconi» (it.); B. 52 «Bocconi» (it.); B. 53 «Bocconi» (it.); B. 54 «Bocconi» (it.); B. 55 «Bocconi» (it.); B. 56 «Bocconi» (it.); B. 57 «Bocconi» (it.); B. 58 «Bocconi» (it.); B. 59 «Bocconi» (it.); B. 60 «Bocconi» (it.); B. 61 «Bocconi» (it.); B. 62 «Bocconi» (it.); B. 63 «Bocconi» (it.); B. 64 «Bocconi» (it.); B. 65 «Bocconi» (it.); B. 66 «Bocconi» (it.); B. 67 «Bocconi» (it.); B. 68 «Bocconi» (it.); B. 69 «Bocconi» (it.); B. 70 «Bocconi» (it.); B. 71 «Bocconi» (it.); B. 72 «Bocconi» (it.); B. 73 «Bocconi» (it.); B. 74 «Bocconi» (it.); B. 75 «Bocconi» (it.); B. 76 «Bocconi» (it.); B. 77 «Bocconi» (it.); B. 78 «Bocconi» (it.); B. 79 «Bocconi» (it.); B. 80 «Bocconi» (it.); B. 81 «Bocconi» (it.); B. 82 «Bocconi» (it.); B. 83 «Bocconi» (it.); B. 84 «Bocconi» (it.); B. 85 «Bocconi» (it.); B. 86 «Bocconi» (it.); B. 87 «Bocconi» (it.); B. 88 «Bocconi» (it.); B. 89 «Bocconi» (it.); B. 90 «Bocconi» (it.); B. 91 «Bocconi» (it.); B. 92 «Bocconi» (it.); B. 93 «Bocconi» (it.); B. 94 «Bocconi» (it.); B. 95 «Bocconi» (it.); B. 96 «Bocconi» (it.); B. 97 «Bocconi» (it.); B. 98 «Bocconi» (it.); B. 99 «Bocconi» (it.); B. 100 «Bocconi» (it.); B. 101 «Bocconi» (it.); B. 102 «Bocconi» (it.); B. 103 «Bocconi» (it.); B. 104 «Bocconi» (it.); B. 105 «Bocconi» (it.); B. 106 «Bocconi» (it.); B. 107 «Bocconi» (it.); B. 108 «Bocconi» (it.); B. 109 «Bocconi» (it.); B. 110 «Bocconi» (it.); B. 111 «Bocconi» (it.); B. 112 «Bocconi» (it.); B. 113 «Bocconi» (it.); B. 114 «Bocconi» (it.); B. 115 «Bocconi» (it.); B. 116 «Bocconi» (it.); B. 117 «Bocconi» (it.); B. 118 «Bocconi» (it.); B. 119 «Bocconi» (it.); B. 120 «Bocconi» (it.); B. 121 «Bocconi» (it.); B. 122 «Bocconi» (it.); B. 123 «Bocconi» (it.); B. 124 «Bocconi» (it.); B. 125 «Bocconi» (it.); B. 126 «Bocconi» (it.); B. 127 «Bocconi» (it.); B. 128 «Bocconi» (it.); B. 129 «Bocconi» (it.); B. 130 «Bocconi» (it.); B. 131 «Bocconi» (it.); B. 132 «Bocconi» (it.); B. 133 «Bocconi» (it.); B. 134 «Bocconi» (it.); B. 135 «Bocconi» (it.); B. 136 «Bocconi» (it.); B. 137 «Bocconi» (it.); B. 138 «Bocconi» (it.); B. 139 «Bocconi» (it.); B. 140 «Bocconi» (it.); B. 141 «Bocconi» (it.); B. 142 «Bocconi» (it.); B. 143 «Bocconi» (it.); B. 144 «Bocconi» (it.); B. 145 «Bocconi» (it.); B. 146 «Bocconi» (it.); B. 147 «Bocconi» (it.); B. 148 «Bocconi» (it.); B. 149 «Bocconi» (it.); B. 150 «Bocconi» (it.); B. 151 «Bocconi» (it.); B. 152 «Bocconi» (it.); B. 153 «Bocconi» (it.); B. 154 «Bocconi» (it.); B. 155 «Bocconi» (it.); B. 156 «Bocconi» (it.); B. 157 «Bocconi» (it.); B. 158 «Bocconi» (it.); B. 159 «Bocconi» (it.); B. 160 «Bocconi» (it.); B. 161 «Bocconi» (it.); B. 162 «Bocconi» (it.); B. 163 «Bocconi» (it.); B. 164 «Bocconi» (it.); B. 165 «Bocconi» (it.); B. 166 «Bocconi» (it.); B. 167 «Bocconi» (it.); B. 168 «Bocconi» (it.); B. 169 «Bocconi» (it.); B. 170 «Bocconi» (it.); B. 171 «Bocconi» (it.); B. 172 «Bocconi» (it.); B. 173 «Bocconi» (it.); B. 174 «Bocconi» (it.); B. 175 «Bocconi» (it.); B. 176 «Bocconi» (it.); B. 177 «Bocconi» (it.); B. 178 «Bocconi» (it.); B. 179 «Bocconi» (it.); B. 180 «Bocconi» (it.); B. 181 «Bocconi» (it.); B. 182 «Bocconi» (it.); B. 183 «Bocconi» (it.); B. 184 «Bocconi» (it.); B. 185 «Bocconi» (it.); B. 186 «Bocconi» (it.); B. 187 «Bocconi» (it.); B. 188 «Bocconi» (it.); B. 189 «Bocconi» (it.); B. 190 «Bocconi» (it.); B. 191 «Bocconi» (it.); B. 192 «Bocconi» (it.); B. 193 «Bocconi» (it.); B. 194 «Bocconi» (it.); B. 195 «Bocconi» (it.); B. 196 «Bocconi» (it.); B. 197 «Bocconi» (it.); B. 198 «Bocconi» (it.); B. 199 «Bocconi» (it.); B. 200 «Bocconi» (it.); B. 201 «Bocconi» (it.); B. 202 «Bocconi» (it.); B. 203 «Bocconi» (it.); B. 204 «Bocconi» (it.); B. 205 «Bocconi» (it.); B. 206 «Bocconi» (it.); B. 207 «Bocconi» (it.); B. 208 «Bocconi» (it.); B. 209 «Bocconi» (it.); B. 210 «Bocconi» (it.); B. 211 «Bocconi» (it.); B. 212 «Bocconi» (it.); B. 213 «Bocconi» (it.); B. 214 «Bocconi» (it.); B. 215 «Bocconi» (it.); B. 216 «Bocconi» (it.); B. 217 «Bocconi» (it.); B. 218 «Bocconi» (it.); B. 219 «Bocconi» (it.); B. 220 «Bocconi» (it.); B. 221 «Bocconi» (it.); B. 222 «Bocconi» (it.); B. 223 «Bocconi» (it.); B. 224 «Bocconi» (it.); B. 225 «Bocconi» (it.); B. 226 «Bocconi» (it.); B. 227 «Bocconi» (it.); B. 228 «Bocconi» (it.); B. 229 «Bocconi» (it.); B. 230 «Bocconi» (it.); B. 231 «Bocconi» (it.); B. 232 «Bocconi» (it.); B. 233 «Bocconi» (it.); B. 234 «Bocconi» (it.); B. 235 «Bocconi» (it.); B. 236 «Bocconi» (it.); B. 237 «Bocconi» (it.); B. 238 «Bocconi» (it.); B. 239 «Bocconi» (it.); B. 240 «Bocconi» (it.); B. 241 «Bocconi» (it.); B. 242 «Bocconi» (it.); B. 243 «Bocconi» (it.); B. 244 «Bocconi» (it.); B. 245 «Bocconi» (it.); B. 246 «Bocconi» (it.); B. 247 «Bocconi» (it.); B. 248 «Bocconi» (it.); B. 249 «Bocconi» (it.); B. 250 «Bocconi» (it.); B. 251 «Bocconi» (it.); B. 252 «Bocconi» (it.); B. 253 «Bocconi» (it.); B. 254 «Bocconi» (it.); B. 255 «Bocconi» (it.); B. 256 «Bocconi» (it.); B. 257 «Bocconi» (it.); B. 258 «Bocconi» (it.); B. 259 «Bocconi» (it.); B. 260 «Bocconi» (it.); B. 261 «Bocconi» (it.); B. 262 «Bocconi» (it.); B. 263 «Bocconi» (it.); B. 264 «Bocconi» (it.); B. 265 «Bocconi» (it.); B. 266 «Bocconi» (it.); B. 267 «Bocconi» (it.); B. 268 «Bocconi» (it.); B. 269 «Bocconi» (it.); B. 270 «Bocconi» (it.); B. 271 «Bocconi» (it.); B. 272 «Bocconi» (it.); B. 273 «Bocconi» (it.); B. 274 «Bocconi» (it.); B. 275 «Bocconi» (it.); B. 276 «Bocconi» (it.); B. 277 «Bocconi» (it.); B. 278 «Bocconi» (it.); B. 279 «Bocconi» (it.); B. 280 «Bocconi» (it.); B. 281 «Bocconi» (it.); B. 282 «Bocconi» (it.); B. 283 «Bocconi» (it.); B. 284 «Bocconi» (it.); B. 285 «Bocconi» (it.); B. 286 «Bocconi» (it.); B. 287 «Bocconi» (it.); B. 288 «Bocconi» (it.); B. 289 «Bocconi» (it.); B. 290 «Bocconi» (it.); B. 291 «Bocconi» (it.); B. 292 «Bocconi» (it.); B. 293 «Bocconi» (it.); B. 294 «Bocconi» (it.); B. 295 «Bocconi» (it.); B. 296 «Bocconi» (it.); B. 297 «Bocconi» (it.); B. 298 «Bocconi» (it.); B. 299 «Bocconi» (it.); B. 300 «Bocconi» (it.); B. 301 «Bocconi» (it.); B. 302 «Bocconi» (it.); B. 303 «Bocconi» (it.); B. 304 «Bocconi» (it.); B. 305 «Bocconi» (it.); B. 306 «Bocconi» (it.); B. 307 «Bocconi» (it.); B. 308 «Bocconi» (it.); B. 309 «Bocconi» (it.); B. 310 «Bocconi» (it.); B. 311 «Bocconi» (it.); B. 312 «Bocconi» (it.); B. 313 «Bocconi» (it.); B. 314 «Bocconi» (it.); B. 315 «Bocconi» (it.); B. 316 «Bocconi» (it.); B. 317 «Bocconi» (it.); B. 318 «Bocconi» (it.); B. 319 «Bocconi» (it.); B. 320 «Bocconi» (it.); B. 321 «Bocconi» (it.); B. 322 «Bocconi» (it.); B. 323 «Bocconi» (it.); B. 324 «Bocconi» (it.); B. 325 «Bocconi» (it.); B. 326 «Bocconi» (it.); B. 327 «Bocconi» (it.); B. 328 «Bocconi» (it.); B. 329 «Bocconi» (it.); B. 330 «Bocconi» (it.); B. 331 «Bocconi» (it.); B. 332 «Bocconi» (it.); B. 333 «Bocconi» (it.); B. 334 «Bocconi» (it.); B. 335 «Bocconi» (it.); B. 336 «Bocconi» (it.); B. 337 «Bocconi» (it.); B. 338 «Bocconi» (it.); B. 339 «Bocconi» (it.); B. 340 «Bocconi» (it.); B. 341 «Bocconi» (it.); B. 342 «Bocconi» (it.); B. 343 «Bocconi» (it.); B. 344 «Bocconi» (it.); B. 345 «Bocconi» (it.); B. 346 «Bocconi» (it.); B. 347 «Bocconi» (it.); B. 348 «Bocconi» (it.); B. 349 «Bocconi» (it.); B. 350 «Bocconi» (it.); B. 351 «Bocconi» (it.); B. 352 «Bocconi» (it.); B. 353 «Bocconi» (it.); B. 354 «Bocconi» (it.); B. 355 «Bocconi» (it.); B. 356 «Bocconi» (it.); B. 357 «Bocconi» (it.); B. 358 «Bocconi» (it.); B. 359 «Bocconi» (it.); B. 360 «Bocconi» (it.); B. 361 «Bocconi» (it.); B. 362 «Bocconi» (it.); B. 363 «Bocconi» (it.); B. 364 «Bocconi» (it.); B. 365 «Bocconi» (it.); B. 366 «Bocconi» (it.); B. 367 «Bocconi» (it.); B. 368 «Bocconi» (it.); B. 369 «Bocconi» (it.); B. 370 «Bocconi» (it.); B. 371 «Bocconi» (it.); B. 372 «Bocconi» (it.); B. 373 «Bocconi» (it.); B. 374 «Bocconi» (it.); B. 375 «Bocconi» (it.); B. 376 «Bocconi» (it.); B. 377 «Bocconi» (it.); B. 378 «Bocconi» (it.); B. 379 «Bocconi» (it.); B. 380 «Bocconi» (it.); B. 381 «Bocconi» (it.); B. 382 «Bocconi» (it.); B. 383 «Bocconi» (it.); B. 384 «Bocconi» (it.); B. 385 «Bocconi» (it.); B. 386 «Bocconi» (it.); B. 387 «Bocconi» (it.); B. 388 «Bocconi» (it.); B. 389 «Bocconi» (it.); B. 390 «Bocconi» (it.); B. 391 «Bocconi» (it.); B. 392 «Bocconi» (it.); B. 393 «Bocconi» (it.); B. 394 «Bocconi» (it.); B. 395 «Bocconi» (it.); B. 396 «Bocconi» (it.); B. 397 «Bocconi» (it.); B. 398 «Bocconi» (it.); B. 399 «Bocconi» (it.); B. 400 «Bocconi» (it.); B. 401 «Bocconi» (it.); B. 402 «Bocconi» (it.); B. 403 «Bocconi» (it.); B. 404 «Bocconi» (it.); B. 405 «Bocconi» (it.); B. 406 «Bocconi» (it.); B. 407 «Bocconi» (it.); B. 408 «Bocconi» (it.); B. 409 «Bocconi» (it.); B. 410 «Bocconi» (it.); B. 411 «Bocconi» (it.); B. 412 «Bocconi» (it.); B. 413 «Bocconi» (it.); B. 414 «Bocconi» (it.); B. 415 «Bocconi» (it.); B. 416 «Bocconi» (it.); B. 417 «Bocconi» (it.); B. 418 «Bocconi» (it.); B. 419 «Bocconi» (it.); B. 420 «Bocconi» (it.); B. 421 «Bocconi» (it.); B. 422 «Bocconi» (it.); B. 423 «Bocconi» (it.); B. 424 «Bocconi» (it.); B. 425 «Bocconi» (it.); B. 426 «Bocconi» (it.); B. 427 «Bocconi» (it.); B. 428 «Bocconi» (it.); B. 429 «Bocconi» (it.); B. 430 «Bocconi» (it.); B. 431 «Bocconi» (it.); B. 432 «Bocconi» (it.); B. 433 «Bocconi» (it.); B. 434 «Bocconi» (it.); B. 435 «Bocconi» (it.); B. 436 «Bocconi» (it.); B. 437 «Bocconi» (it.); B. 438 «Bocconi» (it.); B. 439 «Bocconi» (it.); B. 440 «Bocconi» (it.); B. 441 «Bocconi» (it.); B. 442 «Bocconi» (it.); B. 443 «Bocconi» (it.); B. 444 «Bocconi» (it.); B. 445 «Bocconi» (it.); B. 446 «Bocconi» (it.); B. 447 «Bocconi» (it.); B. 448 «Bocconi» (it.); B. 449 «Bocconi» (it.); B. 450 «Bocconi» (it.); B. 451 «Bocconi» (it.); B. 452 «Bocconi» (it.); B. 453 «Bocconi» (it.); B. 454 «Bocconi» (it.); B. 455 «Bocconi» (it.); B. 456 «Bocconi» (it.); B. 457 «Bocconi» (it.); B. 458 «Bocconi» (it.); B. 459 «Bocconi» (it.); B. 460 «Bocconi» (it.); B. 461 «Bocconi» (it.); B. 462 «Bocconi» (it.); B. 463 «Bocconi» (it.); B. 464 «Bocconi» (it.); B. 465 «Bocconi» (it.); B. 466 «Bocconi» (it.); B. 467 «Bocconi» (it.); B. 468 «Bocconi» (it.); B. 469 «Bocconi» (it.); B. 470 «Bocconi» (it.); B. 471 «Bocconi» (it.); B. 472 «Bocconi» (it.); B. 473 «Bocconi» (it.); B. 474 «Bocconi» (it.); B. 475 «Bocconi» (it.); B. 476 «Bocconi» (it.); B. 477 «Bocconi» (it.); B. 478 «Bocconi» (it.); B. 479 «Bocconi» (it.); B. 480 «Bocconi» (it.); B. 481 «Bocconi» (it.); B. 482 «Bocconi» (it.); B. 483 «Bocconi» (it.); B. 484 «Bocconi» (it.); B. 485 «Bocconi» (it.); B. 486 «Bocconi» (it.); B. 487 «Bocconi» (it.); B. 488 «Bocconi» (it.); B. 489 «Bocconi» (it.); B. 490 «Bocconi» (it.); B. 491 «Bocconi» (it.); B. 492 «Bocconi» (it.); B. 493 «Bocconi» (it.); B. 494 «Bocconi» (it.); B. 495 «Bocconi» (it.); B. 496 «Bocconi» (it.); B. 497 «Bocconi» (it.); B. 498 «Bocconi» (it.); B. 499 «Bocconi» (it.); B. 500 «Bocconi» (it.); B. 501 «Bocconi» (it.); B. 502 «Bocconi» (it.); B. 503 «Bocconi» (it.); B. 504 «Bocconi» (it.); B. 505 «Bocconi» (it.); B. 506 «Bocconi» (it.); B. 507 «Bocconi» (it.); B. 508 «Bocconi» (it.); B. 509 «Bocconi» (it.); B. 510 «Bocconi» (it.); B. 511 «Bocconi» (it.); B. 512 «Bocconi» (it.); B. 513 «Bocconi» (it.); B. 514 «Bocconi» (it.); B. 515 «Bocconi» (it.); B. 516 «Bocconi» (it.); B. 517 «Bocconi» (it.); B. 518 «Bocconi» (it.); B. 519 «Bocconi» (it.); B. 520 «Bocconi» (it.); B. 521 «Bocconi» (it.); B. 522 «Bocconi» (it.); B. 523 «Bocconi» (it.); B. 524 «Bocconi» (it.); B. 525 «Bocconi» (it.); B. 526 «Bocconi» (it.); B. 527 «Bocconi» (it.); B. 528 «Bocconi» (it.); B. 529 «Bocconi» (it.); B. 530 «Bocconi» (it.); B. 531 «Bocconi» (it.); B. 532 «Bocconi» (it.); B. 533 «Bocconi» (it.); B. 534 «Bocconi» (it.); B. 535 «Bocconi» (it.); B. 536 «Bocconi» (it.); B. 537 «Bocconi» (it.); B. 538 «Bocconi» (it.); B. 539 «Bocconi» (it.); B. 540 «Bocconi» (it.); B. 541 «Bocconi» (it.); B. 542 «Bocconi» (it.); B. 543 «Bocconi» (it.); B. 544 «Bocconi» (it.); B. 545 «Bocconi» (it.); B. 546 «Bocconi» (it.); B. 547 «Bocconi» (it.); B. 548 «Bocconi» (it.); B. 549 «Bocconi» (it.); B. 550 «Bocconi» (it.); B. 551 «Bocconi» (it.); B. 552 «Bocconi» (it.); B. 553 «Bocconi» (it.); B. 554 «Bocconi» (it.); B. 555 «Bocconi» (it.); B. 556 «Bocconi» (it.); B. 557 «Bocconi» (it.); B. 558 «Bocconi» (it.); B. 559 «Bocconi» (it.); B. 560 «Bocconi» (it.); B. 561 «Bocconi» (it.); B. 562 «Bocconi» (it.); B. 563 «Bocconi» (it.); B. 564 «Bocconi» (it.); B. 565 «Bocconi» (it.); B. 566 «Bocconi» (it.); B. 567 «Bocconi» (it.); B. 568 «Bocconi» (it.); B. 569 «Bocconi» (it.); B. 570 «Bocconi» (it.); B. 571 «Bocconi» (it.); B. 572 «Bocconi» (it.); B. 573 «Bocconi» (it.); B. 574 «Bocconi» (it.); B. 575 «Bocconi» (it.); B. 576 «Bocconi» (it.); B. 577 «Bocconi» (it.); B. 578 «Bocconi» (it.); B. 579 «Bocconi» (it.); B. 580 «Bocconi» (it.); B. 581 «Bocconi» (it.); B. 582 «Bocconi» (it.); B. 583 «Bocconi» (it.); B. 584 «Bocconi» (it.); B. 585 «Bocconi» (it.); B. 586 «Bocconi» (it.); B. 587 «Bocconi» (it.); B. 588 «Bocconi» (it.); B. 589 «Bocconi» (it.); B. 590 «Bocconi» (it.); B. 591 «Bocconi» (it.); B. 592 «Bocconi» (it.); B. 593 «Bocconi» (it.); B. 594 «Bocconi» (it.); B. 595 «Bocconi» (it.); B. 596 «Bocconi» (it.); B. 597 «Bocconi» (it.); B. 598 «Bocconi» (it.); B. 599 «Bocconi» (it.); B. 600 «Bocconi» (it.); B. 601 «Bocconi» (it.); B. 602 «Bocconi» (it.); B. 603 «Bocconi» (it.); B. 604 «Bocconi» (it.); B. 605 «Bocconi» (it.); B. 606 «Bocconi» (it.); B. 607 «Bocconi» (it.); B. 608 «Bocconi» (it.); B. 609 «Bocconi» (it.); B. 610 «Bocconi» (it.); B. 611 «Bocconi» (it.); B. 612 «Bocconi» (it.); B. 613 «Bocconi» (it.); B. 614 «Bocconi» (it.); B. 615 «Bocconi» (it.); B. 616 «Bocconi» (it.); B. 617 «Bocconi» (it.); B. 618 «Bocconi» (it.); B. 619 «Bocconi» (it.); B. 620 «Bocconi» (it.); B. 621 «Bocconi» (it.); B. 622 «Bocconi» (it.); B. 623 «Bocconi» (it.); B. 624 «Bocconi» (it.); B. 625 «Bocconi» (it.); B. 626 «Bocconi» (it.); B. 627 «Bocconi» (it.); B. 628 «Bocconi» (it.); B. 629 «Bocconi» (it.); B. 630 «Bocconi» (it.); B. 631 «Bocconi» (it.); B. 632 «Bocconi» (it.); B. 633 «Bocconi» (it.); B. 634 «Bocconi» (it.); B. 635 «Bocconi» (it.); B. 636 «Bocconi» (it.); B. 637 «Bocconi» (it.); B. 638 «Bocconi» (it.); B. 639 «Bocconi» (it.); B. 640 «Bocconi» (it.); B. 641 «Bocconi» (it.); B. 642 «Bocconi» (it.); B. 643 «Bocconi» (it.); B. 644 «Bocconi» (it.); B. 645 «Bocconi» (it.); B. 646 «Bocconi» (it.); B. 647 «Bocconi» (it.); B. 648 «Bocconi» (it.); B. 649 «Bocconi» (it.); B. 650 «Bocconi» (it.); B. 651 «Bocconi» (it.); B. 652 «Bocconi» (it.); B. 653 «Bocconi» (it.); B. 654 «Bocconi» (it.); B. 655 «Bocconi» (it.); B. 656 «Bocconi» (it.); B. 657 «Bocconi» (it.); B. 658 «Bocconi» (it.); B. 659 «Bocconi» (it.); B. 660 «Bocconi» (it.); B. 661 «Bocconi» (it.); B. 662 «Bocconi» (it.); B. 663 «Bocconi» (it.); B. 664 «Bocconi» (it.); B. 665 «Bocconi» (it.); B. 666 «Bocconi» (it.); B. 667 «Bocconi» (it.); B. 668 «Bocconi» (it.); B. 669 «Bocconi» (it.); B. 670 «Bocconi» (it.); B. 671 «Bocconi» (it.); B. 672 «Bocconi» (it.); B. 673 «Bocconi» (it.); B. 674 «Bocconi» (it.); B. 675 «Bocconi» (it.); B. 676 «Bocconi» (it.); B. 677 «Bocconi» (it.); B. 678 «Bocconi» (it.); B. 679 «Bocconi» (it.); B. 680 «Bocconi» (it.); B. 681 «Bocconi» (it.); B. 682 «Bocconi» (it.); B. 683 «Bocconi» (it.); B. 684 «Bocconi» (it.); B. 685 «Bocconi» (it.); B. 686 «Bocconi» (it.); B. 687 «Bocconi» (it.); B. 688 «Bocconi» (it.); B. 689 «Bocconi» (it.); B. 690 «Bocconi» (it.); B. 691 «Bocconi» (it.); B. 692 «Bocconi» (it.); B. 693 «Bocconi» (it.); B. 694 «Bocconi» (it.); B. 695 «Bocconi» (it.); B. 696 «Bocconi» (it.); B. 697 «Bocconi» (it.); B. 698 «Bocconi» (it.); B. 699 «Bocconi» (it.); B. 700 «Bocconi» (it.); B. 701 «Bocconi» (it.); B. 702 «Bocconi» (it.); B. 703 «Bocconi» (it.); B. 704 «Bocconi» (it.); B. 705 «Bocconi» (it.); B. 706 «Bocconi» (it.); B. 707 «Bocconi» (it.); B. 708 «Bocconi» (it.); B. 709 «Bocconi» (it.); B. 710 «Bocconi» (it.); B. 711 «Bocconi» (it.); B. 712 «Bocconi» (it.); B. 713 «Bocconi» (it.); B. 714 «Bocconi» (it.); B. 715 «Bocconi» (it.); B. 716 «Bocconi» (it.); B. 717 «Bocconi» (it.); B. 718 «Bocconi» (it.); B. 719 «Bocconi» (it.); B. 720 «Bocconi» (it.); B. 721 «Bocconi» (it.); B. 722 «Bocconi» (it.); B. 723 «Bocconi» (it.); B. 724 «Bocconi» (it.); B. 725 «Bocconi» (it.); B. 726 «Bocconi» (it.); B. 727 «Bocconi» (it.); B. 728 «Bocconi» (it.); B. 729 «Bocconi» (it.); B. 730 «Bocconi» (it.); B. 731 «Bocconi» (it.); B. 732 «Bocconi» (it.); B. 733 «Bocconi» (it.); B. 734 «Bocconi» (it.); B. 735 «Bocconi» (it.); B. 736 «Bocconi» (it.); B. 737 «Bocconi» (it.); B. 738 «Bocconi» (it.); B. 739 «Bocconi» (it.); B. 740 «Bocconi» (it.); B. 741 «Bocconi» (it.); B. 742 «Bocconi» (it.); B. 743 «Bocconi» (it.); B. 744 «Bocconi» (it.); B. 745 «Bocconi» (it.); B. 746 «Bocconi» (it.); B. 747 «Bocconi» (it.); B. 748 «Bocconi» (it.); B. 749 «Bocconi» (it.); B. 750 «Bocconi» (it.); B. 751 «Bocconi» (it.); B. 752 «Bocconi» (it.); B. 753 «Bocconi» (it.); B. 754 «Bocconi» (it.); B. 755 «Bocconi» (it.); B. 756 «Bocconi» (it.); B. 757 «Bocconi» (it.); B. 758 «Bocconi» (it.); B. 759 «Bocconi» (it.); B. 760 «Bocconi» (it.); B. 761 «Bocconi» (it.); B. 762 «Bocconi» (it.); B. 763 «Bocconi» (it.); B. 764 «Bocconi» (it.); B. 765 «Bocconi» (it.); B. 766 «Bocconi» (it.); B. 767 «Bocconi» (it.); B. 768 «Bocconi» (it.); B. 769 «Bocconi» (it.); B. 770 «Bocconi» (it.); B. 771 «Bocconi» (it.); B. 772 «Bocconi» (it.); B. 773 «Bocconi» (it.); B. 774 «Bocconi» (it.); B. 775 «Bocconi» (it.); B. 776 «Bocconi» (it.); B. 777 «Bocconi» (it.); B. 778 «Bocconi» (it.); B. 779 «Bocconi» (it.); B. 780 «Bocconi» (it.); B. 781 «Bocconi» (it.); B. 782 «Bocconi» (it.); B. 783 «Bocconi» (it.); B. 784 «Bocconi» (it.); B. 785 «Bocconi» (it.); B. 786 «Bocconi» (it.); B. 787 «Bocconi» (it.); B. 788 «Bocconi» (it.); B. 789 «Bocconi» (it.); B. 790 «Bocconi» (it.); B. 791 «Bocconi» (it.); B. 792 «Bocconi» (it.); B. 793 «Bocconi» (it.); B. 794 «Bocconi» (it.); B. 795 «Bocconi» (it.); B. 796 «Bocconi» (it.); B. 797 «Bocconi» (it.); B. 798 «Bocconi» (